

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DO CENTRO DE
HUMANIDADES
MESTRADO EM HISTÓRIA

**ENCANTOS E DESENCANTOS DAS CIDADES:
SENSIBILIDADES E SOCIABILIDADES EM SOUSA-
PB (1922-1960)**

RIVALDO AMADOR DE SOUSA

CAMPINA GRANDE – PB
MARÇO DE 2011

RIVALDO AMADOR DE SOUSA

**ENCANTOS E DESENCANTOS DAS CIDADES: SENSIBILIDADES E
SOCIABILIDADES EM SOUSA-PB (1922-1960)**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Centro de Humanidades da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História sob a orientação do Prof. Dr. Severino Cabral Filho.

**CAMPINA GRANDE – PB
MARÇO DE 2011**

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL DA UFCG

S725e Sousa, Rivaldo Amador de.

Encantos e desencantos das cidades: sensibilidades e sociabilidades em Sousa-Pb (1922-1960) / Rivaldo Amador de Sousa. - Campina Grande, 2011. 149f. : il.

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades.

Orientador: Prof. Dr. Severino Cabral Filho.

Referências.

1. Cidades. 2. Modernidade. 3. Cotidiano. 4. Sensibilidades. I. Título.

CDU 911.375(043)



Biblioteca Setorial do CDSA. Dezembro de 2022.

Sumé - PB

Rivaldo Amador de Sousa

**ENCANTOS E DESENCANTOS DAS CIDADES:
NOVAS SENSIBILIDADES E SOCIABILIDADES EM
SOUSA (1922-1960)**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Severino Cabral Filho
Orientador (PPGH/UFCG)

Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha
Examinador (PPGH/UFCG)

Prof. Dr. José Benjamin Montenegro
Examinador (UFCG)

Prof. Dr. Antonio Clarindo Barbosa
Suplente (PPGH/UFCG)

Prof. Dr. Waldeci Ferreira Chagas
Suplente (PPGH/UEPB)

**CAMPINA GRANDE – PB
MARÇO DE 2011**

À memória de minha mãe Dodôra, simplesmente...
Que hoje, com saudades, agarro-me a sua canção...
Dedico!

AGRADECIMENTOS

Passado dois anos de leitura, discussões, pesquisa e produção do trabalho dissertativo chegamos, enfim, ao término dessa trajetória. Entusiasmo, desejo e determinação foram elementos necessários tanto quanto as fontes para a elaboração de uma história de Sousa.

Entre o trabalho e a pesquisa em periódicos consumindo a poeira de outros tempos que derramam nas inúmeras páginas consultadas. Ouvindo atentamente “a voz do passado” a cantar nos ouvidos sob, muitas vezes, o surgimento espontâneo de um saudosismo e/ou de um silêncio; de imagem a imagem perscrutando fragmentos que permitiram ver estilhaços de outros tempos a se ocultarem na composição de quadros de eventos cristalizados por um clique fotográfico; consumindo, enfim, todo tempo possível no sentido de fazer aparecer os desejos de um povo e de uma cidade.

Esse percurso que fiz não foi sozinho. Cada passo teve a colaboração de outras pessoas que vieram dar ânimo no sentido de encorajar-me com frases como: “eu acredito em você”. Nos erros cometidos e conseqüentemente revisados, o desejo de superação. Foram assim os vinte e quatro meses que ora acabam aqui, embora continuem comigo como memórias de uma etapa da vida em que adquiri bastante experiência intelectual.

A minhas irmãs e irmãos, meus heróis de ontem e de hoje, de onde recebi grande impulso para a realização deste trabalho. Em especial a Jô e a Ari que, com tamanho desvelo, facilitaram a minha pesquisa em Sousa. A Moça, Frassinete e Auxili pelo carinho e tantas palavras de estímulo durante diálogos bastante agradáveis. A Neném e Antônio pelas palavras carregadas de estímulos. Seus incentivos me fizeram acreditar que a família é verdadeiramente uma grande fortaleza.

A Alba com quem mais compartilhei meus momentos de tensão e ânimo. Com quem vivi os encantos e os desencantos do trabalho. Pela força, pela compreensão e pelo carinho de todos esses dias.

A Cabral, por todo apoio e incentivo. Pela orientação e paciência ao longo de todo esse tempo que, sem quaisquer objeções, se disponibilizou em todos os momentos que recorri as suas orientações. Pela credibilidade que depositou em minha pessoa. Pela visão otimista com que me fez ver a pesquisa. Também pela amizade.

Aos mestres que deram contribuições duradouras. As professoras Regina Célia (PPGH/UFPB) e Keila Queiróz (PPGH/UFCG). Aos professores Iranilson Buriti, Antônio Clarindo, Gervácio Aranha, Cabral Filho. A todos eles que nas ricas discussões salientaram a importância da construção do conhecimento no sentido de romper as fronteiras sem,

necessariamente, perder a verdadeira criança que existe em cada de nós. A Arnaldo, secretário do PPGH, que muitas vezes me recebeu atenciosamente na secretaria do programa.

A banca examinadora desde a qualificação. Todo um agradecimento as orientações do Prof. Gervácio Aranha que foram de grande valia, ao Prof. Waldeci Ferreira, ao Prof. José Benjamin Montenegro. Também a Prof^a. Regina Célia e ao Prof. Antonio Clarindo que aceitaram sem qualquer objeção a participação na banca.

A todos os facilitadores das diferentes Instituições que guardam seus arquivos históricos onde obtive acesso para desempenhar a pesquisa. Em João Pessoa obtive o apoio de alguns profissionais. No Arquivo Histórico do Espaço Cultural José Lins do Rego obtive o apoio de todos os funcionários, especialmente Seu Pedro e Tereza que tornaram acessível o diálogo com as empoeiradas edições de jornais e que, com um tom de bom humor, me fazia esquecer o cansaço. A Silvio que prontamente permitiu o nosso trabalho no Arquivo Histórico da Fundação José Américo. A todos do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba, onde, também foi possível, a consulta em periódicos e memórias. A gentileza com que fui recebido na Cúria Metropolitana tornou a pesquisa aprazível. Em Sousa, na Câmara Municipal, obtive uma boa recepção para a consulta das fontes ali disponíveis. Ao procurador da Prefeitura Municipal de Sousa, a quem muito devo o acesso a importantes documentos.

Às pessoas que entrevistei e com quem mais dialoguei o passado dessa cidade. Elas me embarcaram nesse passado, abrindo seus santuários da memória onde se encontrava, e ainda se encontra, uma grande riqueza de fragmentos de outros tempos e que nos permitiu acessá-lo com enorme satisfação. De maneira especial aos senhores: Eilzo Matos que, além da entrevista, também me possibilitou o acesso às edições da revista Letras do Sertão em seus arquivos; ao senhor Evilásio Marques com quem convivi quase três semanas em sua residência pesquisando em seu arquivo particular que guarda edições do *Jornal de Souza* e de jornais de festas de Sousa.

Aos meus colegas com quem partilhei riquíssimas discussões que foram além da sala. A eles meu agradecimento pela colaboração, pela amizade, pela aprendizagem, pelas palavras de ânimo.

A todos aqueles que de maneira direta ou indiretamente acabaram por contribuir com o resultado positivo desse trabalho.

RESUMO

Nosso objetivo principal foi buscar compreender como alguns signos da modernidade foram recepcionados na cidade de Sousa e como, no limite de três décadas (1922-1950), eles foram desejados e experimentados por diferentes grupos sociais nessa urbe, observando para a constituição de sensibilidades e sociabilidades. Trilhando os conceitos de representação e sensibilidades trabalhados por Chartier e Pesavento, procuramos considerar o *moderno* em Sousa a partir da perspectiva benjaminiana no que diz respeito à coexistência do arcaico e do moderno nesse espaço urbano. No sentido de contextualizar a modernização com o mundo urbano fizemos um diálogo com as experiências modernizantes ocorridas nos grandes centros e algumas urbes interioranas. Como tantas outras cidades, Sousa também foi sonhada, desejada, idealizada, planejada, racionalizada e praticada por diferentes atores sociais que, por sua vez, representavam diversas urbes. Ancorados no pensamento certeauniano, que defende a idéia da invenção do cotidiano, perscrutamos os vários passados sousenses que comportam o mundo urbano constituído não apenas de elites, mas a ela também se soma todo um grupo de homens e mulheres pobres, que também desejaram uma cidade. Nos percursos que fizemos encontramos inúmeros rastros e cacos de diferentes Sousas que apontam para a representação de civilidade e progresso nas suas transformações urbanas enquanto algumas tradições teimam em existir. Também consideramos importantes as diferentes narrativas sobre a cidade feitas por diversos olhares.

PALAVRAS-CHAVE: CIDADES; MODERNIDADE; COTIDIANO; SENSIBILIDADES

ABSTRACT

The main aim of that research was to understand how some signs of modernity were received in Sousa, a small city in Paraíba State, and how, in the limit of three decades (1922-1950), they were desired and experienced by different social groups in that city, observing the formation of sensitivities and sociability. Based on the Chartier and Pesavento's concepts about representation and sensitivities, we are considering the *modern* in Sousa from Benjamin's perspective related to the coexistence of archaic and modern in that urban space. In order, to contextualize the modernization in the urban world, we have done a dialogue with the modernizing experiences, occurred in big cities, and some small towns. Like many other cities, Sousa also was dreamed, desired, conceived, planned, rationalized and practiced by different social actors who, in turn, represented several cities. Anchored in Michel de Certeau thoughts, who defends the idea of the invention of the *everyday life*, we inquire the several past of Sousa city that form the urban world constituted not only of elites, but it also adds a whole group of poor men and women, who also wanted a town. In our route of research, we find numerous traces and fragments of different Sousa city that pointing to the civility and progress representation in its urban transformations, while some traditions keep on existing. We also considered important the different narratives about the city made by several looks.

KEYWORDS: CITIES; MODERNITY; EVERYDAY; SENSITIVITIES

SUMÁRIO

1. AS REPRESENTAÇÕES DAS CIDADES E A INVENÇÃO DO PASSADO: UMA INTRODUÇÃO	11
1.1 Abrindo as portas da cidade.....	13
1.2 Como podemos vasculhar quintais, que caminhos podemos seguir.....	26
2. O PERCURSO NOS TRILHOS: O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA CIDADE DE SOUSA.....	42
3. ENTRE O CONFORTO E A POEIRA: OS AUTOMÓVEIS CHEGAM A SOUSA.....	68
4. RECONFIGURAÇÃO DA PAISAGEM URBANA: PRAÇAS, RUAS E BECOS, NOS PASSOS DOS CIDADINOS.....	84
5. AS ÁGUAS: PRÁTICAS E CONSUMOS.....	113
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	137
FONTES E BIBLIOGRAFIA.....	140

ÍNDICE DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1: Inauguração da estação ferroviária. Sousa-PB, 1926.....	48
Fotografia 2: A presença do veículo motorizado na cidade de Sousa, 1923-1947.....	73
Fotografia 3: Sopas, ano de 1936.....	74
Fotografia 4: Rua Cel. José Vicente. Década de 1950.....	79
Fotografia 5: Largo da Matriz, década de 1930.....	82
Fotografia 6: Mercado público, 1923.....	85
Fotografia 7: Rua Cap. Manoel Gadelha. Década de 1930.....	93
Fotografia 08: Largo do Bom Jesus, década de 1930.....	96
Fotografia 09: Praça Bom Jesus Eucarístico, 1945.....	98
Fotografia 10: Praça do espeto, década de 1950.....	100
Fotografia 11: Praça Capitão Antonio Vieira, década 1950.....	103
Fotografia 12: Cheia do rio do Peixe, 1947.....	122
Fotografia 13: Cheia do rio do Peixe, 1964.....	124
Fotografia 14: Abastecimento de água na cidade década de 1940.....	130
Fotografia 15: Poço de abastecimento de água, década de 1930.....	131

1. AS REPRESENTAÇÕES DAS CIDADES E A INVENÇÃO DO PASSADO: UMA INTRODUÇÃO

Há muitas décadas as histórias das cidades não passavam de longas narrativas que encerravam história do lugar e davam conta do mito de origem. Ainda hoje muito se vê publicações ancoradas na perspectiva de uma história ancorada neste tipo de narrativa. São livros que derramam em suas páginas a fundação da vila, os feitos heróicos, os fatos políticos, a genealogia dos seus fundadores, tudo isto complementada com uma geografia da região. São discursos que nos apresentam uma cidade de poucos porque nem sempre o homem comum está inserido nessa narrativa, como se não existisse. Mesmo assim, esses escritos nos dão indícios, rastros e sinais e até mesmo *cacos*, para usar um termo benjaminiano, do passado de tais cidades¹.

Esses documentos nos fornecem informações sobre como uma determinada categoria da sociedade percebia e imaginava a cidade e sua história. Em segundo lugar, apresentam uma cidade inexistente, aquela constituída de uma ordem em toda a sua perfeição, mas cheia de contradições porque representam apenas vontades. Tais narrativas demonstram sonhos, desejos e até mesmo medo de parte dos seus habitantes que se permitiam pensar uma “cidade da ordem”. São páginas que exprimem uma versão da história, mas se preocupam em fundamentar o mundo a partir de suas práticas culturais, de modo que outras culturas presentes tornem-se desconhecidas, apagadas, silenciadas. No entanto, tais versões não prevalecem para sempre.

A cidade apresenta diversas leituras e narrativas sobre o urbano, sobre os seus passados. Não há apenas uma única maneira de guardar o passado e ou de representá-lo. Todavia, é possível perceber o que se tem em comum nas fontes e na maneira que são expressas como técnicas de apreensão e transmissão das informações. Elas se amarram numa rede de complexidade e devem ser entendidas no âmbito deste intrincado entrelaçamento de fios. Elas estão dispostas de maneira tal que se intercomunicam, se entrecruzam e se completam. Assim, também, são as maneiras de ser e de fazer.

¹ Os termos acima e que utilizaremos repetidamente em nosso trabalho para se referir às fontes são tomados emprestados de diferentes historiadores. Os indícios e sinais são discutidos por Carlo Ginzburg e que veremos mais adiante; *cacos* é um termo de Walter Benjamin; enquanto o conceito de rastro utilizando como fragmento do passado, Gagnebin define: o rastro apresenta uma dupla ausência “da palavra pronunciada (fonema) e da presença do ‘objeto real’ que ele significa”. GAGNEBIN, Jeanne Marie. **Lembrar escrever esquecer**. São Paulo: Ed. 34, 2006. p. 44. Ver também: RICOEUR, Paul. Entre o tempo vivido e o tempo cósmico: o tempo histórico. In: **Tempo e narrativa: o tempo narrado**. Tradução de Claudia Berliner. São Paulo: Martins Fontes, 2010. V. III. p. 176-214

As fontes históricas guardam em si diferentes representações de como a cidade foi sentida, imaginada, desejada e ressignificada. Dos traçados das ruas e da arquitetura; das imagens resguardadas em fotografias, pinturas; das revistas e jornais que evocam a economia, a política, a cultura de uma referida época; de uma literatura de romances, contos e novelas; de leis, decretos, processos; da memória de velhos que narram suas experiências de infância e juventude e de tantos outros documentos que inscrevem diferentes cidades, digamos, à espera de historiadores.

É nossa pretensão fazer uma reflexão sobre o urbano a partir de uma diversidade de leituras feitas sobre a cidade, considerando tanto as que se apresentam *visíveis* como aquelas que se tornaram *invisíveis* aos olhos do cidadão². De como tal ou qual cidade eram ou foram percebidas, sentidas, imaginadas, sonhadas a partir de sensibilidades, sociabilidades, que impliquem possíveis abordagens sobre si³. De como é construída e fabricada antes por esses desejanteros. Não apenas engenheiros, arquitetos, médicos, advogados, jornalistas, que representam os intelectuais desse espaço privilegiado. Pretendemos perceber como seus espaços e espacialidades urbanas, seus territórios e territorialidades, seus tempos e temporalidades foram construídos. Queremos compreender como tais espaços foram lidos, sentidos e reinventados, também, pelo homem ordinário, como pensa Certeau. De como a cidade encantou e causou medo nos que a viveram e assim as fabricaram por esses prismas.

Além disso, pretendemos fazer um percurso entre as experiências das grandes e das pequenas cidades, que citaremos mais adiante como diferentes representações sobre o urbano e a modernidade. Considerando os limites teóricos e metodológicos em relação ao campo de estudo sobre as experiências urbanas, é possível entender que estas não se dão da mesma forma entre os pequenos centros e as metrópoles. É preciso lembrar que todas comportam elementos diferentes e merecem abordagens diferentes. Daí a complexidade que trazem seus estudos. São espaços constituídos de agrupamentos de pessoas que por suas práticas culturais, saberes e fazeres dá-lhe o caráter de cidade. Levamos em consideração o que há de comum a

² Ver: CALVINO, Ítalo. *Cidades visíveis e invisíveis*. Tradução de Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. Sobre as diferentes maneiras de perceber a cidade ver: CALVINO, Ítalo. *Marcovaldo ou as estações na cidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. Nesse livro o autor, através do seu principal personagem, sugere as diferentes maneiras de perceber a cidade. Os cinco sentidos são bastante explorados por Marcovaldo, enquanto a cidade dorme ou mesmo ignora aquilo que ele toma como importante. A maioria dos habitantes da cidade está submetida à pedagogia do consumo e acaba esquecendo-se de outras formas de sentir a cidade.

³ CORBIN, Alain. Do Limousin às culturas sensíveis. In: ROUX, Jean-Pierre; SIRINELLI, Jean-François(org.). *Para uma História Cultural*. Tradução de Ana Moura. Lisboa: editorial Estampa, 1998. p. 97-110. Sobre sonhos ver: Reinhart KOSELLECK. Ver: In.: *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Tradução de Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. 2 reim. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. PUC, 2011. p. 255

todas as cidades, tomando como o fio do enredo o desejo, o sonho do homem e da mulher que a faz cidade⁴. A isso também somamos a cidade efetiva, a cidade das dores e do riso, a cidade real, a cidade sensível.

Todavia, como encontrar essas cidades em uma outra cidade? Nesse trabalho o nosso olhar recai sobre a cidade de Sousa, situada no Oeste paraibano, tendo como recorte temporal o período que se estende entre os anos de 1922 a 1950. Porém, qual a razão dessa escolha? O período aqui delimitado se encontra entre dois importantes eventos históricos ocorridos na cidade de Sousa. O primeiro trata-se da introdução do transporte ferroviário. O Segundo corresponde ao advento de equipamentos urbanos propriamente modernos como a luz elétrica e a água modernamente tratada, que substituem as técnicas incipientes ainda existentes até os fins dos anos 1950.

O que elegemos aqui em nosso objeto de pesquisa foram as transformações urbanas por que passaram essa urbe e a reinvenção do cotidiano pelos seus habitantes. Para tal empreendimento elegemos duas fontes básicas, a oralidade e a fotografia. Além desses documentos, outros (dados quantitativos, memórias, jornais, decretos, leis, e a própria historiografia da cidade de Sousa) foram de grande importância para pensarmos as várias cidades sousenses ao longo de aproximadamente quatro décadas.

1.1 Abrindo as portas da cidade

Em seu trabalho *As sete portas da cidade*, numa analogia as sete portas de Tebas, Bresciani propõe sete maneiras de abordagem sobre a cidade. Recorrendo a discussão dessa historiadora propomos trabalhar a cidade de Sousa entrando pela quarta porta, “a da formação de uma nova sensibilidade, uma reeducação dos sentidos do habitante da cidade”⁵.

Antes de tudo, algumas questões se impõem a nossa busca de compreensão do urbano. De que são mesmo fabricadas as cidades? Por quem são fabricadas? Como são fabricadas? Para quem são fabricadas⁶? Por todos os homens e mulheres, é verdade, as cidades são

⁴ Voltamos a tomar como base para esse pressuposto a idéia de Ítalo Calvino para se pensar nas cidades sonhadas, desejadas, imaginadas.

⁵ Ver: BRESCIANI, Maria Stella. *As sete portas da cidade*. In: *Espaço & Debates: cidade e história*. Revista de estudos regionais e urbanos. São Paulo, Ano XI, nº 34, 1991. p. 12

⁶ Tomamos o termo fabricar em seu significado empregado por Michel de Certeau no sentido de reinvenção das práticas culturais pelos cidadãos. Segundo Certeau, no lugar há leis estabelecidas pela estratégia do mais forte, todavia, o homem comum não se submete a essa ordem. Sem sair do lugar ele lança mão de “fazer com” “táticas” e “astúcias”, driblando a ordem estabelecida, cria mil maneiras de fabricar a cidade. CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. 12 ed. Tradução Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: vozes, 1994. p. 92-95. De acordo com Aurélio, fabricar significa: “manufaturar, preparar, construir, edificar, inventar;

construídas e vividas, compartilhando diferentes saberes, sentimentos e emoções: da alegria à tristeza, do prazer à dor, da “civilização” à “barbárie”. Na urbe o personagem vive, sonha, deseja, imagina e fabrica muitas cidades⁷. Os espaços urbanos são imaginados, vistos, sentidos e compartilhados por todos. São múltiplas as maneiras de pensar e viver a cidade. Se forem com todos esses sentidos que o homem capta as informações sobre a cidade e as transforma numa maneira de compreendê-la e vivê-la, são também com eles que ele a fabrica e a reinventa. Portanto, a cidade é fabricada não apenas de uma racionalidade, mas também de subjetividades, especialmente de sentimentos e emoções. Feita pelo que separa e pelo que une, pelo encanto e pelo medo. Continua sendo feita pelo perigo iminente da incerteza entre o real e a esperança do homem em alcançar sua cidade desejada⁸. Essas múltiplas cidades são representadas, basicamente, por dois distintos grupos: a elite e aquele que revela a cidade dos pobres. Esta muitas vezes, vista por aquelas elites como uma cidade inestética, rústica, ilícita, repugnante, selvagem, indecorosa, conspurcada, desmoralizante. Portanto, deveria ser sempre combatida por uma cidade da ordem, da estética urbana, da civilidade, da moralidade.

A cidade se oferece como um espaço da alteridade e como “experiência” dessa “alteridade”. As cidades vivem uma constante ressignificação; inventam novas linguagens; incorporam novas roupagens; criam novos códigos; suprimem traços; reafirmam espaços; negam espacialidades; produzem territorialidades. Das pequenas urbes as grandes metrópoles, cada uma obedece a sua dinâmica própria. É essa a idéia de Sandra Pesavento quando, fundamentada em Sennett, afirma: “a cidade é um lugar que autoriza as diferenças e que

engendrar, idear, maquirar”. Como vimos, a palavra reúne um conjunto de significados que podemos atribuir à cidade em sua plena e contínua existência de permanências, mudanças e transformações produzidas pelo homem em seu espaço urbanístico. Pois que, a cidade não é feita apenas de ruas, edificações, equipamentos de conforto, mas de todo um movimento de trocas materiais e simbólicas realizadas pelo seu habitante. Acreditamos que seja o vocábulo que mais exprime o conjunto de ações do homem na cidade e que, portanto, lhe dar maior sentido. FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Mini Aurélio século XXI*. 5 ed. Rio de Janeiro: 2001. ABBAGNANO nos traz uma segunda definição: “a atividade própria da inteligência”. Portanto, a cidade é resultado de todo esforço cognitivo do simples ao complexo, de uma atividade constante que envolve a imaginação e a prática como produção humana. ABBAGNANO, Nicola. *Dicionário de filosofia*. Tradução de Alfredo Bosi e Ivone Castilho Benedetti. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000. p. 421

⁷ Aqui, o emprego das palavras sonho e desejo está relacionado ao conceito de expectativa. A nossa discussão sobre os conceitos de sonho e expectativa está ancorada na compreensão elaborada pelo historiador alemão Reinhart KOSELLECK. Ver: In.: *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Tradução de Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. 2 reim. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. PUC, 2011. p. 255 e 312-313

⁸ Pensamos assim, fundamentados na idéia de “práticas e representações” defendida pelo historiador francês Roger Chartier em: *A história cultural: entre práticas e representações*. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990. p. 19. Ancorada na mesma linha de pensamento, Pesavento estabelece uma discussão sobre as representações confluindo para a história das sensibilidades e ou “as sensibilidades de um *outro tempo* e de um *outro no tempo*”. PESAVENTO, Sandra. *Sensibilidades no tempo, tempo das sensibilidades*. *Nuevo Mundo, mundos nuevos*, n. 4, 2006. Disponível em <http://nuevomundo.Ruevues.org/document229.html>. (p. 1-8). Acessado em 18 de abril de 2006.

encoraja a concentração destas diferenças, construindo pertencimentos díspares e experiências cada vez mais complexas”⁹.

As grandes e pequenas cidades reúnem saberes e fazeres, técnicas e tecnologias, arte e ciência numa disposição de movimento incessante. As metrópoles, por exemplo, por se tratar de um espaço privilegiado concentra em si um maior fluxo de pessoas e idéias, de diversidades e adversidades. A metrópole exige uma postura diferente do habitante e do passageiro das cidadezinhas interioranas. Ela instaura a pedagogia da pressa e do anonimato e torna-se espaço das massas e da ação¹⁰. A pequena urbe não obedece ao mesmo ritmo, no entanto, celebra também a sua pedagogia para onde confluem os “modos civilizados” que a diferencia da vida própria, ainda que sobrevivam, na pequena cidade, hábitos herdados do campo, cuja fronteira é difícil de delimitar.

Pensando assim, a cidade é um projeto infundável, sempre em vias de reformulação. Ela vive sua dinâmica, seja a metrópole seja a pequena urbe, está sempre vivendo o seu tempo e suas temporalidades. Caminham de acordo com o seu tempo, imprimem passos, concebem traços, investem sinais, permitem vestígios a historiadores do futuro que perscrutarão seus desejos e sonhos. E, claro, sua vida efetiva.

Muito já se falou e escreveu sobre a cidade. Na arquitetura, no urbanismo, na sociologia, na filosofia, na matemática, na engenharia civil e ambiental, na arte, no cinema, na literatura, enfim, em todas as áreas do conhecimento foi ela sujeito de desejo e inspiração, de planejamento, de racionalização. Há tempos os marxistas despertaram tal interesse, mesmo que presos a uma visão predominantemente econômica e sociológica. Nas últimas décadas as pesquisas voltadas às temáticas aqui cogitadas sofreram uma vertiginosa e intensa difusão. Com isso, novas experiências foram adquiridas, o que possibilitou abrir um leque de discussões sobre tais estudos. Essa temática é também resultado de uma busca pela renovação historiográfica que converge para o momento em que assistimos a crise de modelos e formas sobre *o ser e o estar* do homem no mundo contemporâneo e o surgimento de novos paradigmas como suporte para tais explicações. Acompanhou essas mudanças uma reconfiguração de conceitos que se constitui culturalmente no meio acadêmico para tentar responder certas indagações e torná-las inteligíveis. São exemplos desses conceitos os de

⁹ Ver: PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. In *Estudo Históricos*. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1995, Vol. 8, nº 16, p. 279-290.

¹⁰ Ver: SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito. In: *Psicologia do dinheiro e outros ensaios*. Texto e Gráfica, pp. 79-97

modernidade, modernização, cultura, temporalidades, espacialidades, territorialidades entre outros que são de uso freqüente dentro da chamada “Nova História”¹¹.

Um desses conceitos que nos convida a fazer um percurso sobre ele é o de modernidade. Não poderíamos ir à busca dessas “cidades modernas” sem considerar o que esse termo encerra como elemento importante para se pensar as transformações urbanas promovidas pelo dito moderno. Walter Benjamin nos traz uma discussão sobre essa modernidade. Pelos olhos de Baudelaire aquele alemão perscruta a Paris do poeta francês farejando o Flanêur, a constituição de um novo sujeito que segue os encantos que os bulevares provocam em sua vista. Para ele, “o herói é o verdadeiro objeto da modernidade”¹².

Numa leitura instigante que Gagnebin faz sobre Baudelaire e Benjamin a modernidade é compreendida como um “processo de autodevorção”. Segundo essa pensadora,

ao se tornar sinônimo de ‘novo’, o conceito de ‘moderno’ assume uma dimensão certamente essencial para a nossa compreensão de ‘modernidade’, mas, ao mesmo tempo, uma dinâmica interna que ameaça implodir a sua relação com o tempo. Com efeito, o novo está, por definição, destinado a se transformar no seu contrário, no não-novo, no obsoleto, e o moderno, conseqüentemente, designa um espaço de atualidade cada vez mais restrito. Em outras palavras, o moderno fica rapidamente antigo, a linha de demarcação entre os dois conceitos, outrora tão clara, está cada vez mais fluida. Ao se definir pela novidade, a modernidade adquire uma característica que, ao mesmo tempo, a constitui e a destrói¹³.

Na verdade a palavra “modernidade” parece se constituir num conceito bastante complexo de definir por conta da sua confusa relação com o tempo. Enquanto o moderno pode parecer o antônimo de antigo, incorporando a mesma relação de diferença que tem os conceitos de novo e de não-novo, em pouco tempo torna-se ultrapassado, obsoleto, antigo. É o próprio caráter de fluidez que torna o sentido de modernidade paradoxal. E tudo o que é moderno tem cada vez mais o caráter de efemeridade. Ele traz consigo o seu próprio fim, a

¹¹ Nas últimas décadas foram publicados inúmeros trabalhos que voltam o seu olhar especialmente para a cidade. Essa historiografia tem permitido pensar o urbano dentro da renovação paradigmática, nos caminhos da História Cultural e/ou Social. Com essa diversidade abriu-se um leque de discussões que apontam diferentes possibilidades de abordagens sobre o urbano. Entre variadas obras publicados no Brasil e que tratam dessa temática podemos citar: MATOS, Maria Izilda de. **Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, SP: EDUSC, 2002. CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque**. São Paulo: Brasiliense, 1986. DE DECCA, Edgar. **O Nascimento das Fábricas**. São Paulo, Brasiliense, 1988. PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Os pobres da cidade: vida e trabalho – 1880-1920**. Porto Alegre, Editora da Universidade/UFRGS, 1994. RAGO, Margareth. **Do cabaré ao lar – A utopia da cidade disciplinar (Brasil 1890-1930)**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985. REZENDE, Antonio Paulo. **(Des) Encantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de vinte**. Recife, Fundarpe, 1997. Além de outras que citaremos ao longo do nosso trabalho.

¹² Ver: BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. Obras Escolhidas. Vol. 3. Tradução de José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. 3 ed. 2 reim. São Paulo, Brasiliense, 2000.

73

¹³ Ver: GAGNEBIN, Jeanne Marie. Baudelaire, Benjamin e o moderno. In: **Sete aulas sobre linguagem, memória e história**. Rio de Janeiro: Imago, 1997. p. 143

sua própria morte à medida que faz surgir sempre e sempre em um tempo cada vez mais curto o novo como conceito de moderno.

Segundo Marshall Berman, a modernidade alimenta uma “esperança selvagem”. Para discutir esse termo ele evoca dois pensadores que foram capazes de expressar profundamente esse processo, definido como modernidade, durante o século XIX. De acordo com esse pensador, enquanto Marx encontrava nas relações sociais e de classe um movimento de reconfiguração antes de sua ossificação, Nietzsche via nos eventos “‘a morte de Deus’ e o advento do niilismo”. Numa era em que “tudo que é sólido desmancha no ar”, a sociedade vive “uma ausência de valores” e se completa na convergência para certo “individualismo”¹⁴. Dentre algumas definições ele acredita que o mundo moderno consiste em um mundo “impregnado de seu contrário”¹⁵.

Berman apresenta sua discussão com base em uma literatura que absorveu esse espírito modernista desde os dois primeiros filósofos a que ele recorreu. Sendo assim, as obras de Goethe, Baudelaire, Dostoievski, Maiakovski e Poe tornam-se, para o autor, as visões que melhor definiram a modernidade do século XIX. Entre tantas outras versões que apreendem diferentemente o mundo moderno, desde os futuristas, lembradas por ele, uma nos chamou a atenção para esse pensar a modernidade na grande cidade. Trata-se de São Petersburgo, uma cidade russa construída especialmente por esse “espírito modernista” que absorveu os ideais europeus de modernidade. A experiência de erguer uma metrópole sob os prismas do desejante mundo moderno em um país que ainda apresentava aspectos feudais parece bastante peculiar.

A feição da cidade moderna descrita por Berman nos traz uma São Petersburgo como uma “janela aberta para a Europa”, transformada em capital, com um vertiginoso crescimento populacional que ultrapassa em poucos anos o número de habitantes de Moscou. Uma cidade edificada pelas mãos de ferro de déspotas. Os desejos de uma elite de transformar uma área pantanosa em uma cidade espetáculo, representação de uma modernidade ocidental, custaram uma cidade real que se ergueu sob dores e lágrimas de muitos pobres que ali pereceram. De engenheiros e teóricos a uma multidão de trabalhadores o poder dos imperadores, fomentado numa cidade ideal, subjuguou os desejos e os sonhos de muitos pobres e construiu uma São Petersburg em seus ossos. Todos os trabalhos de edificação desse centro urbano moderno numa Rússia economicamente estagnada importavam da Europa todos os traços e linhas,

¹⁴ Ver: BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das letras, 1986. p. 20-21.

¹⁵ Idem. p. 22

planos e medidas racionalizantes com fulgores de uma nova era. Mas o paradoxal está nos “horrendos custos humanos de Petersburgo”, de maneira que “os ossos dos mortos misturados a seus monumentos mais grandiosos logo se tornaram temas centrais no folclore e mitologia da cidade”. Essa modernização imposta custou também, com o crescimento da cidade, o surgimento de “favelas supuradas” escondidas pelas “capas de civilização”. De acordo com Berman, esse termo foi usado por Piotr Chadeaev para definir a Rússia, “civiliza apenas no exterior”¹⁶.

Pensar a modernidade na pequena cidade de Sousa durante a primeira metade do século XX exige certo diálogo com alguns trabalhos que discutem experiências urbanas no Brasil e em especial na Paraíba. Não poderíamos escapar dessa aproximação com outras cidades notabilizando o que existe de comum entre ambas e o que lhes é peculiar. Notemos que as experiências “modernizantes” ensaiadas nas principais metrópoles européias adentram as cidades brasileiras aportando nas principais capitais. Segundo Sandra Pesavento, Paris foi o centro que ensaiou o moderno, o que primeiro experimentou uma diversidade de transformações urbanas. Assim, essa capital “era por excelência o teatro desse processo de modernização”¹⁷. Em tom semelhante, Brescianni discute como certa literatura foi capaz de perceber as várias cidades¹⁸.

No Brasil algumas experiências urbanas nos possibilitam pensar a modernidade nas cidades brasileiras. Entre essas um exemplo é o estudo do historiador Nicolau Sevcenko sobre o Rio de Janeiro nos fins do século XIX e início do XX, considerando o advento dos signos do moderno como instauradores de novos ritos e ritmos. Aqui, o autor identifica, na “capital irradiante”, diferentes espaços e personagens constituídos pela introdução do moderno, portador de um novo ethos. Assim, procura compreender como se instaurou novas artes e técnicas como o cinema, a fotografia, a eletricidade, o rádio, o automóvel, as práticas esportivas, a moda, nomes estrangeiros etc, imprimindo novos hábitos e costumes que se traduziam em novas maneiras de *ser e estar* no mundo. Sevcenko analisa algumas representações históricas sobre as transformações por que passaram a cidade, e especialmente das intervenções urbanísticas feitas pelo prefeito Pereira Passos, apresentando, em seu

¹⁶ Ver: Idem. Ibidem. p. 172-173

¹⁷ A esse respeito ver: PESAVENTO, Sandra Jathay. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano** – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: editora da UFRGS, 2002.

¹⁸ Ver BRESCIANNI, Maria Stella M. História e historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos César de (Org.). **Historiografia Brasileira em perspectiva**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 1998.

diálogo, a “criação dos mitos da modernidade”¹⁹. Em um outro importante trabalho, *Orfeu extático na metrópole*, ele observa a modernidade na cidade de São Paulo nos *frementes* anos 1920, defendendo a idéia da instituição de uma nova ordem que implicaria na construção de uma nova identidade cidadina. Segundo esse historiador, isso se daria pelo ritmo frenético que a cidade oferece, de maneira que a multidão que ela comporta acaba promovendo uma certa desorientação em seu habitante. Ele entrecruza o seu percurso analítico apresentando uma modernidade que estabelece um novo mundo, das novas tecnologias aos novos saberes que acabam por confluír na constituição de um novo sujeito²⁰.

No Nordeste, a capital pernambucana torna-se referência no plano da modernidade para outras cidades da região. O historiador Raimundo Arrais, em seu livro *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*, dá conta de uma cidade recifense em processo de construção. Em seu percurso ele descortina a formação de um espaço público e a constituição de uma cidade da ordem em que determinadas práticas culturais são praticamente extintas e novos costumes vão reconfigurando os espaços urbanos de maneira que passam a imprimir certo caráter de civilização nas ruas daquela cidade. Da substituição dos nomes de ruas à instauração de uma ordem pública, o projeto se caracteriza como progresso. Desde o discurso médico que defende uma cidade higiênica a uma pedagogia das ruas, o Recife aos poucos ganha novos ares. Enfim, em sua longa discussão sobre a formação da nova cidade é possível perceber como esta é passo a passo fabricada pelo poder público e seus habitantes²¹.

Segundo Gervácio B. Aranha, no plano regional Recife assume o posto de “a mais cosmopolita das cidades” por “celebrar, em sua vasta área de influência, os decantados elementos da vida moderna”²². Esse historiador nos traz algumas experiências sobre as novas sensibilidades constituídas com o advento de signos denominados modernos na Paraíba e região. Para ele esses signos modernos, portadores de uma nova cultura foram capazes de criar outros valores e costumes nas cidades interioranas a partir de seu advento, considerado

¹⁹ Ver: SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: _____ (org.) *História da vida privada no Brasil República: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das letras, 2008. pp. 513-619.

²⁰ Ver: SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*: São Paulo, sociedade e cultura nos *frementes* anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

²¹ Ver: ARRAIS, Raimundo. *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.

²² Ver: ARANHA, Gervácio Batista *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese (doutorado em História). Universidade Estadual de Campinas, Campinas – SP, 2001. p. 253-255. De acordo com esse historiador nos fins do século XIX a capital pernambucana reunia um grande número de habitantes.

por ele impactante, que passaram a experimentar esses equipamentos modernos. A esse respeito voltaremos falar abaixo.

Dentro da historiografia paraibana, diversos trabalhos têm discutido a temática cidade e modernidade. Dentre esses uma importante discussão nos interessa. Nela o historiador elabora uma cartografia da cidade de Campina Grande e o seu cotidiano, dentro de um período de aproximadamente três décadas (1925-1945). Entre ruas e personagens, o trabalho denuncia os diferentes mundos que constitui aquela cidade. Essa discussão sobre a cidade apresenta uma grande relevância por nos revelar uma diferente e interessante abordagem. Entre o mundo do trabalho e o da diversão, entre os populares e os letrados, fica implícita como a cidade é fabricada por diferentes prismas, na constituição de novos territórios e novos personagens²³.

Por outro viés, e esse nos interessa mais ainda, a cidade de Campina Grande nos é apresentada por diferentes imagens. Severino Cabral Filho nos traz uma cidade das vontades e dos desejos através da fotografia, páginas de periódicos campinenses e memórias. Como o próprio autor intitula, “através de suas imagens” a cidade é revelada sob o auspicioso desejo dos projetos modernizadores implementados pelo poder público. Da implantação de equipamentos urbanos às transformações dos espaços, os jornais, as memórias escritas e as fotografias assinalam para o desejo de uma Campina Grande em vias de um progresso, chegando a ser denominada como a *Liverpool brasileira*. Isso, graças ao seu empório algodoeiro que lhe garantiu um destacável crescimento econômico. O historiador nos permite pensar não apenas uma Campina Grande em completa transformação de suas ruas, na aquisição de confortos e embelezamento como um projeto e desejo da elite. Ele nos permite pensar uma urbe fabricada pelo cidadão desprovido, para muitos, de qualquer poder, inclusive as crianças²⁴.

Próximo à cidade de Sousa, as experiências de Cajazeiras são exemplos de uma urbe interiorana que apresentou, entre finais do século XIX e início do XX, sinais de que as transformações urbanas e a introdução de elementos considerados modernos ali ocorridos revelam o quanto essa modernidade implicou na constituição de novas práticas culturais. É o que certo historiador defende em relação à cidade de Cajazeiras como um pequeno núcleo

²³ Ver: SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra. *Cartografia e imagens da cidade: Campina Grande – 1920-1950*. Tese (Doutorado em história). Campinas, SP: UNESP, 2001.

²⁴ Ver: CABRAL FILHO, Severino. *A cidade através de suas imagens: uma experiência modernizante em Campina Grande (1930-1950)*. Tese (doutorado em Sociologia). João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2007.

desprovido, de ritmo frenético, mas que alcançou no início do século XX a representação de uma modernidade²⁵.

Feito esse percurso historiográfico, percebemos que cada cidade tem sua especialidade, uma característica que lhe dá propriedade, que a faz sentir-se e ser sentida diferentemente de qualquer outra. Assim, por exemplo, Marco Polo encontrou em cada uma das que visitou certos sinais visíveis e/ou invisíveis, como defende Calvino, que diferenciava das demais e que a fazia lembrar, apresentando-se, portanto, a sua particularidade. Cada uma destas, vistas em seu interior revelava em sua peculiaridade algo marcante que lhe garantia certa identidade. Sem a noção da existência de tais diferenças entre cada uma delas, o olhar generalizante acabava por descartar as peculiaridades que a observação cuidadosa daria conta²⁶. Muitos veem uma urbe como qualquer outra e não consegue fazer qualquer distinção. Porém, o olhar perspicaz do historiador é capaz de encontrar um ou mais sinais que se constituem como marcos, vestígios que revelam sua autenticidade²⁷.

Alguns elementos são comuns entre os grandes e pequenos centros urbanos, embora no que concerne a idéia de modernidade há de se afirmar que há uma grande diferença. É notável que exista uma disparidade e que é possível considerar esse afastamento e especialmente suas peculiaridades, todavia sem desconsiderar a relação que possivelmente existe entre ambas.

Feito esse esclarecimento lançamos um questionamento necessário à discussão que desejamos fazer. Além das primeiras dúvidas relacionadas à representação das cidades, levantamos mais algumas sobre as suas transformações por que passaram. Assim, como a cidade de Sousa passou a conviver, durante os decênios de 1920, 1930, 1940, 1950, com o conjunto de signos do moderno à medida que foram sendo introduzidos nesses espaços o transporte motorizado e os equipamentos urbanos que ofereciam certo conforto e comodidade aos habitantes? Foi possível a reinvenção de um novo cotidiano ali? Esse núcleo urbano recebeu diferentemente tais signos do moderno? Quem desfrutava de tais confortos à medida que iam adentrando o urbano? Que outros desejos e sonhos foram sendo constituídos?

É bem verdade que essas urbes outrora quase que isoladas do mundo, não tinham tanta pressa, nem viviam o mesmo ritmo de tempo como nas grandes cidades. Com essa afirmação

²⁵ Ver: SILVA FILHO, Osmar Luiz da. *Na Cidade da Parhyba do norte, o percurso e as tramas do moderno (1892-1928)*. Tese (Doutorado em história). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1999.

²⁶ Ver: CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

²⁷ Tomamos emprestado esse termo do historiador italiano Carlo Ginzburg que defende a idéia de que o passado deixou sinais que podem ser perscrutados pelo historiador em diversas fontes. Ver: GINZBURG, Carlo. *Sinais: raízes de um paradigma indiciário*. In: *Mitos, emblemas e sinais: morfologia e história*. 2 ed. Tradução de Federico Carotti. São Paulo: Companhia das letras, 2002. pp. 143-179.

poderíamos concluir que essa região vivia uma quietude de um universo inclinadamente agreste, num estado de indolência e própria de um mundo rural? Eram, na verdade, Macondos²⁸ do Sertão que permaneciam em uma inércia, apresentando uma quase ausência da dinâmica urbana?

Diante da discussão sobre a presença ou ausência de uma dinâmica em tais cidades caberia aqui uma observação quanto a essa questão. É possível que tenham existido transformações nesses pequenos núcleos a ponto de podermos perceber a presença de novas sensibilidades? No contato com os documentos entendemos que não há como negar tais mudanças. Porém, em relação aos grandes centros urbanos, que apresenta o mundo da pressa como sua principal característica e, portanto, um outro ritmo social, há de se pensar numa outra discussão. Ancoro-me aqui no pensamento de Gervácio Aranha quando discute a modernidade urbana no norte brasileiro. Segundo esse historiador, duas observações tornam possível trabalharmos essa experiência urbana: o impacto que certos equipamentos urbanos provocaram no cotidiano dessas pequenas urbes e a sintonia dessas cidades com o mundo moderno, haja vista tais conquistas materiais serem consideradas “por toda parte como símbolos de modernidade de valor universal”. Tomando a literatura como fonte específica para essa discussão, ele defende que o descompasso entre os grandes e os pequenos centros não pode negar que esses últimos também viveram as experiências modernizantes²⁹.

É necessário esclarecer aqui dois pontos fundamentais que estabelecem a discussão entre a grande e a pequena cidade no que concerne ao caráter de modernidade. No que diz respeito à presença de equipamentos urbanos portadores de novos costumes e valores, essas duas cidades se aproximam, haja vista aqueles signos serem considerados universalmente modernos. O segundo ponto é o de distanciamento. Os pequenos aglomerados urbanos estão desprovidos do ritmo frenético característico dos grandes centros. Contudo, não deixam de

²⁸ Em *Cem anos de solidão* o autor narra a letargia em que vivia a pequena cidade de Macondo situada nos confins do mundo, o que explicava a ignorância de seus habitantes. A pouca relação que tinha com outros lugares era quando recebia novos visitantes. Um exemplo disso é o assombro dos habitantes de Macondo ao presenciarem pela primeira vez uma barra de gelo, que ali chegou embebida em pó de madeira. A população fez fila para tocá-la, acreditando se tratar de uma pedra mágica, tal como sugerida pelos ciganos que a levaram. MÁRQUES, Gabriel Garcia. *Cem anos de solidão*. 67 ed. Tradução de Eliane Zagury. Rio de Janeiro: Record, 2008. pp. 22-23

²⁹ ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925)*. In: et al. *A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural*. João Pessoa: Idéia, 2003. pp. 79-88. A esse respeito ver também: *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese (doutorado em história). Universidade Estadual de Campinas, Campinas – SP, 2001.

experimentar a modernidade, de maneira que esses ícones do moderno e do civilizado são recepcionados entre o medo e o encanto³⁰.

Para se ter uma idéia, dirigimos alguns questionamentos à introdução da denominada “Maria Fumaça”, que era como os habitantes se referiam ao trem de ferro. Como esse moderno meio de transporte coletivo influenciou na constituição de novas sensibilidades e sociabilidades, de uma reeducação dos sentidos: do sentir, do falar, do ouvir, do ver que acabam interferindo na invenção de outro cotidiano? Foi possível uma reconfiguração da cultura local? É bom lembrar que essa máquina, por onde tenha passado, alterou consideravelmente o conceito de espaço/tempo na medida em que encurtava as distâncias aproximando os espaços e reduzindo o tempo gasto durante o percurso feito entre dois pontos³¹.

Com o uso dos novos equipamentos urbanos (abastecimento de água, saneamento básico, energia elétrica) por diversas sociedades as mudanças não se encerram apenas nos espaços físicos, elas vão além desses, interferindo diretamente nas transformações da cultura imaterial. Um exemplo disso foram as novas práticas culturais construídas pelas sociedades que passaram a usufruir do abastecimento de água, da luz elétrica, e/ou do esgotamento sanitário em suas habitações. Dispor de água em casa com um simples abrir de torneira e/ou fazer acender a luz elétrica apenas com um toque do dedo foram praticidades que alteraram significativamente o cotidiano dos cidadãos, sem falar que todas essas novidades reduziram de certa maneira o esforço físico e o trabalho artesanal dos habitantes no desenvolvimento de atividades para se obter água e luz em suas residências.

Outro exemplo que está relacionado a essas mudanças é o surgimento do transporte motorizado. Com ele foi possível reduzir o tempo gasto nos percursos entre um lugar e outro. O usufruto desses bens materiais possibilitou aos habitantes da cidade o desenvolvimento de novas sensibilidades e a redefinição das noções de tempo e espaço. Em grande parte as transformações materiais contribuíram de maneira significativa para o trabalho das

³⁰ Fundamentado no que defende o historiador Gervácio B. Aranha sobre a modernidade nas pequenas cidades, a nossa afirmação vai ao encontro de algumas experiências urbanas ocorridas no Oeste paraibano. Entre as quais citamos: WANDERLEY, Helmara Giccelli Formiga. **Cotidiano, cultura e lazer em Pombal: as contradições do progresso (1927 – 1959)**. Dissertação de mestrado em História. Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2009; SILVA FILHO, Osmar Luiz da. **Na Cidade da Parhyba do norte, o percurso e as tramas do moderno (1892-1928)**. Tese (Doutorado em história). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1999; SOUSA, Rivaldo Amador de. **As vertigens do progresso: o trem e outros signos do moderno em São João do Rio do Peixe (1918-1964)**. Monografia (Especialização em teoria e metodologia da história). Universidade Federal de Campina Grande, Cajazeiras – PB, 2005.

³¹ Ver.: ARANHA..., *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte...*

conversões das dimensões temporais e espaciais, produzindo uma ressignificação de tantos outros conceitos que passam a ser usados por diferentes grupos sociais.

Como o conceito de tempo pode ser trabalhado levando em consideração a existência de diversas temporalidades? É considerar a concepção de tempo para uma determinada sociedade dentro de sua época de existência? Evidentemente que sim. Aróstegui trabalhando alguns pensadores sobre o conceito de tempo, resume: “O tempo é a denotação da mudança. O tempo significa que as coisas mudam”³². Mas, o fato é que chamamos atenção para a diferença que se instaura aqui entre tempo e temporalidades. É importante deixar claro que o tempo que delimitamos (1922-1960) sugere a existência dentro dele de diferentes temporalidades, porque abraça diferentes gerações que se sucedem. Portanto, a sociedade *sousense* dos anos de 1950 não é mais aquela dos anos de 1940 e muito menos aquela dos anos de 1920.

As mudanças e transformações ocorridas somente são percebidas através do uso que o homem faz do tempo cronológico e social para medir as diferenças e as semelhanças. As novas práticas cotidianas e as que se demoraram só permitem ser compreendidas se estudadas apenas no âmbito de sua temporalidade.

Outro conceito que está correlacionado ao conceito de tempo no campo da história é o de espaço. Ele existe em suas múltiplas dimensões e deve ser compreendido dentro de uma relação com o tempo. Os eventos só podem ser julgados dentro do seu próprio espaço, fora do último não há vida para os primeiros.

Esse nosso pensar fundamenta-se na idéia defendida por Michel de Certeau. Segundo esse pensador, lugar e espaço apresentam conceitos totalmente distintos. Enquanto o primeiro é “uma... configuração instantânea de posições. Implica uma indicação de estabilidade”. Diferentemente o segundo “é de certo modo animado pelo conjunto dos movimentos que aí se desdobram. Espaço é o efeito produzido pelas operações que o orientam”. Ou como ele melhor define: “o espaço é um lugar praticado”³³. Assim como o tempo, o acontecimento, o evento, ou eventos, estão não apenas ligados, mas são próprios do espaço. Eles se constituem no espaço temporal e espaço social. Assim, a rua, a cidade é o lugar onde o cidadão percorre

³² Ver.: ARÓSTEGUI Júlio. *A pesquisa histórica: teoria e método*. Tradução de Andréa Dore. Bauru, SP: EDUSC, 2006. p. 300

³³ Para uma leitura sobre espaços e lugares, ver: CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. 12 ed. Tradução de Epraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994. p. 201-202.

em suas andanças, habita, e esses fazeres são as produções do lugar. O sujeito reordena a cidade de acordo com as suas próprias leis de “consumo do espaço”³⁴.

O - lugar onde se dão as práticas - que são, através da escrita, imortalizadas nos dizeres não se encontra isolado, mas tem sua propriedade. Esse lugar apresenta uma cartografia do saber fazer de um determinado grupo e/ou sociedade. Esse “local” está impregnado no sujeito, ator social, agente da história. Assim, as práticas desse sujeito nos remetem ao seu lugar porque são próprias de um determinado espaço social e culturalmente constituído. São elementos que representam uma cartografia do local.

Quando o moderno adentra o lugar ele instaura uma reeducação dos sentidos e traz consigo novas maneiras de perceber, de fazer, de ser carregado de outros desejos e sonhos. O sujeito que passa a apropriar-se desse novo saber como sendo superior ao já existente, logo promove o que podemos chamar de uma desterritorialização e uma reterritorialização das práticas culturais e que, por conseguinte demarcam e promovem novas temporalidades e espacialidades³⁵. No entanto, as práticas consideradas arcaicas não desaparecem. Elas continuam existindo. Nelas se instauram partes do novo e assim se forma um terceiro lado, resultando, portanto numa outra textura que não é totalmente a antiga nem completamente a nova. Esse instante cristalizado situa-se entre o antes e o depois ligado por uma rede de intrigas. Nele encontram-se múltiplos fragmentos que compõe um todo constituído por um conjunto (econômico, político, cultural). Essa rede de intrigas se dá porque nele se “instaura uma topografia de interesses”³⁶.

São esses diferentes espaços, espaços modernos, ao mesmo tempo espaços das tradições, que se encontram o movimento que mais interessam ao historiador. Pois que, “nos confins do espaço vivido e do espaço geométrico situa-se o ato de habitar”³⁷. Assim, a cidade se faz ou se constitui um conjunto de espaços: espaços naturais e culturais, espaços físicos e sociais, vividos com toda uma prática própria do lugar, que se soma a um espaço sonhado, imaginado, desejado. Nesses espaços também se encontram a técnica do esquecimento e a experiência do lembrar. Quando as práticas dão sentido a esse lugar elas são apreendidas como próprias dele, porque nelas ele se constitui como sujeito da história e as “re inventam”

³⁴ Ver: CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. 6 ed. **A invenção do cotidiano: morar, cozinhar**. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005. p. 44-45

³⁵ SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. A cultura histórica em representações sobre territorialidades. In: **Saeculum - Revista de História**. João Pessoa, nº 16, Departamento de História/Programa de Pós-Graduação em História/UFPB, jan./jun. 2007. p. 41-44

³⁶ Idem, p. 66

³⁷ RICOUER, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução de Alain François e et al. Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2008. p. 158

³⁸. Na morte das gerações que foram e no alvorecer das gerações que sucedem elas são historicamente compreendidas como parte do lugar, pois que fora dele elas tornam-se estranhas, sem sentido. E assim, a história se faz sob interrupções, reelaboração, “suturas, rupturas, retomadas”³⁹. Logo, esses espaços são marcados pelas continuidades e descontinuidades.

1.2 Como podemos vasculhar quintais, que caminhos podemos seguir

Como encontrar as várias cidades do passado em uma cidade dada? Como perceber num recorte urbano dado, no tempo e no espaço as várias cidades soterradas? Como fazer esse passado emergir nos documentos? De que forma “capturar as unidades de sentido de uma determinada época”? Primeiro, é necessário um olhar de estranhamento provocando o surgimento de sinais, rastros, vestígios. As “evidências do sensível” só podem ser encontradas com uma “re-educação do olhar”. Segundo Sandra Pesavento, “mesmo as sensibilidades mais finas, as emoções e os sentimentos, devem ser expressos e materializados em alguma forma de registro passível de ser resgatado pelo historiador”⁴⁰. Como capturar as sensibilidades de um outro tempo? Penso que essa discussão nos ajudará a encontrar caminhos para algumas respostas. Se o passado nos chega através de representação o historiador deve deixar de lado o que está construído e partir na busca dos “cacos”. Essa engenharia e/ou tecnologia de saberes chegam às mãos dos historiadores, permitindo-os visualizar diferentes possibilidades para a elaboração de narrativas sobre a representação do passado.

Diante dessa discussão uma indagação comum a todos os historiadores nos é pertinente: como esse passado chega até nós? Levando em consideração o que defende Chartier sobre a história cultural podemos afirmar que esses traços, sinais, vestígios de outras temporalidades são representações de sonhos, desejos e vontade de um mundo que os atores sociais inventavam. E claro, também representações da luta pela sobrevivência, das tensões e conflitos etc. Estes “traduzem as suas posições e interesses objectivamente confrontados e que, paralelamente, descrevem a sociedade tal como pensam que ela é, ou como gostariam

³⁸ Dentro desse próprio espaço existem muitos outros que podem ser vistos e compreendidos quando observados mais de perto. DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. O liso e o estriado. In: **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Tradução de Peter Pál Pelbart e Janice Caiafa. São Paulo: editora 34, 1997. pp. 179-214.

³⁹ RICOEUR, A memória, a história, o esquecimento...p. 161

⁴⁰ PESAVENTO, Sandra. Sensibilidades no tempo, tempo das sensibilidades. **Nuevo Mundo, mundos nuevos**, n. 4, 2006. Disponível em <http://nuevomundo. Ruevues.org/document229.html>. (p. 1-8). Acessado em 18 de abril de 2006. p.6

que fosse”⁴¹. Portanto, a proposta desse historiador é a de que o passado somente nos chega através de representações. A “representação é instrumento de um conhecimento mediato que faz ver um objeto ausente através de sua substituição por uma ‘imagem’ capaz de o reconstruir em memória e de o figurar tal como ele é”⁴².

Interpretando Roger Chartier, Sandra Pesavento afirma que: “A representação deixa ver uma ausência, estabelecendo-se a diferença entre aquilo que representa (o representante) e o que é representado. Mas, ao mesmo tempo, a representação afirma uma presença daquilo que se expõe no lugar do outro”⁴³. Portanto, a história fala de um ausente por um presente. Contudo, é bom lembrar que não se trata de uma mera substituição. O historiador se apropria de um conjunto de conceitos de sua contemporaneidade para discutir o passado.

Sendo assim, o historiador segue pelo caminho da interpretação, tomando os documentos como uma representação do que foi, ou o que alguns atores sociais desejariam que fosse. Com isso, ele se apropria dessa representação do passado para construir e ou fabricar uma segunda representação que seria o resultado dessa atividade de apropriação⁴⁴.

De acordo com a historiadora Sandra Pesavento, a cidade resguarda, por excelência, o que ela chama de “bens culturais”, e transmite, de forma visível ou oculta, à história e às novas gerações seus significados que por sua vez se pode reconstruir ou dar resignificação as coisas e ao mundo. As mudanças e transformações da cidade vivida por grande parte da população permitem que esta crie uma representação de cidade moderna como mostramos acima numa leitura historiográfica do urbano. Os leitores mais refinados, fotógrafos, jornalistas, escritores talvez tenham maiores sensibilidades e habilidades para representar a cidade⁴⁵. No entanto, a cidade é produzida e significada por todos os seus habitantes, e não somente por esses “leitores” privilegiados.

Todavia, uma questão nos é pertinente. E o homem comum não tem sensibilidade para falar sobre a cidade? Naturalmente que sim, se considerarmos que somos todos dotados de capacidade cognitiva, de percepção e senso crítico. Porém, havemos de considerar mais ainda

⁴¹ CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990. p. 19

⁴² Idem. p. 20

⁴³ PESAVENTO, Muito além do espaço..., p. 281. Em outro trabalho essa historiadora estabelece uma discussão sobre as representações confluindo para a história das sensibilidades e ou “as sensibilidades de um *outro tempo* e de um *outro no tempo*”. PESAVENTO, Sandra. Sensibilidades no tempo, tempo das sensibilidades. **Nuevo Mundo, mundos nuevos**, n. 4, 2006. Disponível em <http://nuevomundo.ruevues.org/document229.html>. (p. 1-8). Acessado em 18 de abril de 2006.

⁴⁴ Essa atividade de apropriação é defendida por Chartier como uma maneira dentro do jogo de interpretação. Isso seria a hermenêutica defendida por Paul Ricoeur. Idem.

⁴⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. In **Estudo Históricos**. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1995, Vol. 8, nº 16, p. 279-290.

é que essas capacidades e percepções variam de acordo com categorias sociais e pessoas e acabam por produzir diferentes representações. Entre os sujeitos considerados por alguns pensadores como “espectadores especiais” (os letrados e a elite econômica) da cidade e o habitante comum há uma grande variação no olhar. Os ideais dos arquitetos e representantes do poder público podem ser bem diferentes dos da massa. Segundo Sandra Pesavento, nessa compreensão o historiador terá que seguir outras vias em busca do que ela chama de cacôs, sinais, rastros que não seguem a mesma ordem e a mesma estética daqueles que tem um cuidado em mostrar a cidade através de sua arte, do representar como os bons escritores, fotógrafos profissionais etc⁴⁶.

Benjamin oferece um método que nos permite trabalhar de maneira inteligível essas vozes e percepções dissonantes. Trata-se do jogo dos contrários, haja vista a cidade moderna comportar, como defende Berman, os contrários como característicos dessa modernidade. É possível ao historiador fazer uso de sinais e cacôs que revelam a cidade real e imaginada não apenas por aqueles que foram capazes de captar as sensibilidades de um determinado tempo e representá-las por meio de textos, imagens, discursos, mas também por outros atores sociais, a massa, o popular que também foi capaz de introjetar tais sensibilidades, não as mesmas de que falam os escritores, os fotógrafos, engenheiros, arquitetos, mas uma outra que represente seu cotidiano e o da urbe (experiência individual e coletiva que revelam sensibilidades e subjetivações)⁴⁷.

A proposta Benjaminiana é construir um quadro por contraste que revele as múltiplas cidades: arcaica/moderna, encanto/desencanto, progresso/rusticidade, sossego/perigo, conforto/desconforto. Esse método seria o do “choque contrastivo”, um quadro produzido pelo historiador em que se encontram representações opostas. Seguindo uma atividade de desmontagem e remontagem de diferentes quadros urbanos. Esse caminho nos parece apropriado não apenas no trabalho em que o objeto comporta-se uma grande cidade ou metrópole. Mas, acreditamos que essa perspectiva também seja viável ao nosso objeto de estudo que é uma pequena cidade⁴⁸.

Sandra Pesavento, recorrendo a Willi Bolle, nos traz outro método benjaminiano que nos parece também apropriado ao nosso objeto de estudo. Trata-se da “montagem por superposição”, uma vez que “nela a tomada de consciência se daria aos poucos e não por efeito da revelação por choque, mencionada acima. Seria o processo metodológico através do

⁴⁶ Idem. p. 287

⁴⁷ Idem. Ibidem. p. 285-286.

⁴⁸ Idem. Ibidem.

qual o historiador iria justapondo personagens, imagens, discursos, eventos, *performances* "reais" ou "irreais" do espaço urbano"⁴⁹.

Mas como perceber o passado nas fontes documentais? Como elas devem ser interpretadas? Seguindo a idéia elaborada pelo historiador italiano Carlo Ginzburg, é possível ao historiador construir representações sobre o passado, privilegiando os sinais, vestígios, sintomas do passado sem cair em generalizações. Ao método de Morelli que devolve o quadro ao seu verdadeiro autor através da identificação de sinais identitários, se aproxima as buscas incansáveis do detetive de Arthur Conan Doyle por indícios, enquanto Freud em sua psicanálise tenta identificar sintomas. "Nos três casos, pistas talvez infinitesimais permitem captar uma realidade mais profunda, de outra forma inatingível". Essa verossimilhança entre cada um desses modelos converge para a constituição de um paradigma que busca captar tal realidade e que com o uso de outro método o historiador possivelmente não consegue captar⁵⁰. Os sinais, vestígios, sintomas, "todos imperceptíveis para a maioria", tornam o impossível decifrável. "Se a realidade é opaca, existem zonas privilegiadas –sinais, indícios – que permitem decifrá-la"⁵¹. O papel do historiador é comparado por Ginzburg ao de um detetive, porque ele deve se amarrar ao que parece ser mais insignificante, às pistas, sinais, pegadas, indícios que dão condições àquele perceber nelas os fragmentos do passado e, por conseguinte, elaborar a sua narrativa histórica. Essa operação detetivesca sugere outras possibilidades ao historiador no sentido de vasculhar o que resta nos quintais do passado em busca desses sinais, indícios, de forma que numa operação de cruzamento se encontre singularidades, continuidades e descontinuidades.

Numa perspectiva semelhante, Philippe Dubois nos mostra como a fotografia (aqui pensada como documento historiográfico) pode tornar-se indício de um passado quando tomada como representação do real. Para Dubois, a condição de traço do real que a fotografia dispõe como código é a implicação direta de sua formação, captação. Aquilo que foi captado pela lente fotográfica e impresso no papel fotográfico através de uma técnica de sensibilização, de fato existiu. Todavia, essa captura durou apenas um milésimo de segundos, um instante. Ele considera esse momento de exposição "como um puro ato-traço" (denominando-o de "mensagem sem código"), ou seja, um "índice quase puro". O que mais

⁴⁹ Idem. *Ibidem*. p. 286

⁵⁰ Sobre o paradigma indiciário ver: GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: **Mitos, emblemas e sinais**. 2 ed. Tradução de Federico Carotti. São Paulo: Companhia das letras, 2002. pp. 143-179.

⁵¹ GINZBURG,... Sinais: raízes de um paradigma... p. 177

aproxima do paradigma indiciário é ser a fotografia um traço do real, um indício, o que implica aqui um princípio, o da singularidade⁵².

Pensar a cidade a partir de fontes iconográficas e orais é trabalhar com linguagens novas dentro da produção historiográfica. Também, é ter várias possibilidades de perceber o urbano, suas espacialidades e temporalidades. É bem provável encontrar nesses rastros, vestígios, sinais de outros tempos, múltiplos elementos que nos possibilitam imaginar o passado por que viveu tal sociedade e/ou sociedades. Mesmo com tanta complexidade a multiplicidade de documentos nos dá condições de poder percorrer as diferentes representações de outra época⁵³.

Para tal desenvolvimento passamos a entender as fotografias e as falas como representações do passado. Estas fontes expressam em si uma realidade, mas, antes de tudo, um fragmento do que aconteceu, um vestígio de algo que “foi”, um rastro do passado que não passa de uma representação de uma determinada temporalidade e lugar. Embora, tais imagens, escritas e ou falas não encerram em si um passado. Elas apenas possibilitam ao historiador recompor elementos e, através de uma escrita e narrativa, apresentar as representações que a sociedades de uma determinada época e lugar produziu.

No sentido de entender essa complexidade que constitui o terreno da imagem e em especificidade o da fotografia, recorreremos a alguns pensadores que nos permitiram fazer uma ligeira análise semiológica e uma leitura como documento historiográfico.

Não caberia aqui discutirmos o surgimento dessa técnica e seu processo tecnológico que principia com a sua invenção no segundo decênio do século XIX e aparece já no século XX como um recurso usado em todo o mundo e explorado seja como álbum de famílias seja como uma prova para a polícia científica e ou para a medicina e sanitaristas. Assim, a fotografia percorre desde o território da arte ao das ciências. Todavia, é de se imaginar o encanto que o seu aparecimento provocou na sociedade europeia que passava por crises e revoluções. E essa invenção veio, com certeza, revolucionar a história da imagem. Não é por menos que ela passa a ser instrumento do poder público para testemunhar as inaugurações das obras públicas e os espetáculos. O mundo passa a ser visto num pedaço de papel mais como

⁵² DUBOIS, Philippe. **O ato fotográfico e outros ensaios**. Tradução de Marina Appenzeller. Campinas-SP: Papirus, 1993.p. 45.

⁵³ Um importante trabalho que utiliza a fotografia e a oralidade como fontes históricas para pensar a construção de uma memória e os desejos de uma cidade nos ajudou a trabalhar o jogo de cruzamento desses dois documentos. Ver.: CABRAL FILHO, Severino. Da fotografia e da lembrança de velhos: a cidade revelada. In.: **Saeculum**, n.º. 18, João Pessoa, PPGH/UFPB, 2009. p. 47-55. Disponível em http://WWW.cchla.ufpb.br/saeculum/saeculum18_dos03_cabralfilhos.pdf.

espelho de uma realidade. “O mundo a partir da alvorada do século XX, se viu, aos poucos, substituído por sua imagem fotográfica. O mundo tornou-se, assim, ‘portátil e ilustrado’”⁵⁴.

Segundo Boris Kossoy, com a descoberta da fotografia nascia junto não apenas “a inusitada possibilidade de autoconhecimento e recordação, de criação artística”, mas também “de documentação e denúncia graças a sua natureza testemunhal”. A sua característica de elemento de informação veio contribuir como documento da história. Pois mesmo com uma ‘expressão da verdade’ tornou-se para a história um novo documento⁵⁵. “Toda fotografia é um resíduo do passado. Um artefato que contém em si um fragmento determinado da realidade registrado fotograficamente”. Sendo assim, “o artefato fotográfico, através da matéria (que lhe dá corpo) e de sua expressão (o registro visual nele contido), constitui uma fonte histórica”⁵⁶.

Dentro dessa mesma perspectiva, a historiadora Mirian Moreira Leite afirma que a “imagem fotográfica tem significados evidentes, aparentes e latentes, perceptíveis após um primeiro olhar, que lhe confere uma comunicação instantânea, capaz de dispensar mediações”. Contudo, é necessário compreender que essa fonte não pode ser vista e explorada como uma verdade em si. E para tomá-la como documento é preciso respeitar seus limites, até onde ela se serve como tal. Assim como as outras fontes a fotografia apresenta, também, sua incompletude, dando-se por satisfatório como parte integrante para a construção da narrativa histórica, até porque ela “tem vieses específicos e exprimem, na maior parte das vezes, um aspecto limitado da questão focalizada pelo pesquisador”⁵⁷.

Essas afirmações vão ao encontro das que discutimos acima sobre representação e nos faz pensar a fotografia como representação do que foi o passado. Assim, a reprodução do real feita pela fotografia é, na verdade, a representação do real porque esse pensamento foi construído socialmente. Com isso, torna-se a fotografia parte do sistema simbólico por seu poder de representação (uma representação do que se encontra ausente). Segundo Arlindo Machado,

o signo existe, grosso modo, para remeter para alguma coisa fora dele mesmo, ou seja, para ‘representar’ algo que não é ele próprio; daí a definição clássica de signo: aquilo que está no lugar de alguma coisa. Mas essa acepção de Volochinov, essa ‘representação’ das coisas se dá de forma dupla e contraditória: os signos ao mesmo tempo, *refletem* e *refratam* a realidade visada pela representação. Os verbos *refletir* e *refratar*, tomados da óptica, significam igualmente *modificar* (do latim *refringere/quebrar*) uma onda de luz por meio da interposição de uma superfície cristalina ou líquida.

⁵⁴ KOSSOY, Boris. *Fotografia e história*. 2 ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001. p. 27

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ Idem, p. 45-47

⁵⁷ LEITE, Mirian Moreira. *Fotografia e história: passagem do único para os múltiplos*. In: *Retratos de família: leitura da fotografia histórica*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. pp. 81 e 84.

Para esse pensador é impossível reproduzir o real, tal como ele é ou foi. A razão é que toda imagem, e inclui-se aqui a fotografia, está carregada de algum interesse de quem a produziu⁵⁸. E isso se encontra tanto nos elementos que foram inseridos e nos que foram excluídos, cortados como também na maneira como eles foram distribuídos na constituição do quadro fotográfico.

Para Philippe Dubois, a fotografia estaria muito mais próxima de ser tomada como índice que símbolo e ou mesmo ícone. Todas são representações, mas a primeira seria “por contigüidade física do signo”, enquanto as duas últimas seria uma “representação por convenção geral” e “por semelhança” respectivamente. Por essa proximidade que tem do real é que o índice é o “traço de um real”⁵⁹. Essa leitura semiológica foi feita por Barthes em sua última obra, *A câmara clara*. Quando assinala a fotografia como “isso foi” nos permite pensar na constituição de uma arquitetura interior de que fala a historiadora Mirian Moreira Leite ao dar-lhe o caráter de fonte histórica.

Contudo, a fotografia, mesmo sendo uma representação, captou aquilo que realmente existiu, aconteceu. Porém, as “situações, emoções, sensações que vivemos estão no nosso íntimo sob a forma de impressões”. São impressões que só se apagam com o nosso desaparecimento físico. Essas imagens invisíveis são impressões que a fotografia não tem poder nenhum de guardar. De acordo com Kossoy, ela pode ser apenas o aparente da vida, como também, “o princípio de uma viagem no tempo”. Com isso, essa representação pode ser um ponto de partida⁶⁰. Ela pode não guardar tais impressões por completo, mas os faz emergir quando revelam sinais e indícios. São caminhos abertos à etnografia, à psicologia, à antropologia pelas quais o historiador pode chegar a determinadas conclusões.

Segundo Bazin, se “a morte é a vitória do tempo”, a fotografia é, dentro de uma visão da psicologia, “a defesa contra o tempo”. Ela, a imagem, mesmo sendo um fragmento, imortaliza o acontecimento, os elementos, como uma eternidade. Esse desejo de infinitude é existente desde os primórdios. Nas antigas sociedades como no Egito, por exemplo, o embalsamar representa o desejo de continuar, de não acabar. Assim, as “estatuetas de terracota” colocada perto do sarcófago poderiam “substituir o corpo caso esse fosse

⁵⁸ É bom lembrar que Arlindo Machado discute tal idéia a partir do pensamento marxista e toma o termo ideologia cogitando o sistema de signos como representação de uma luta de classes. MACHADO, Arlindo. *Recolocações* (à guisa de introdução). In: *A ilusão especular: introdução à fotografia*. São Paulo: Brasiliense, 1984. p. 20 e 21.

⁵⁹ DUBOIS, Philippe. *O ato fotográfico e outros ensaios*. Tradução de Marina Appenzeller. Campinas-SP: Papirus, 1993. p. 45.

⁶⁰ KOSSOY, Boris. *Fotografia e memória: reconstituição por meio da fotografia*. In: SAMAIN, Etienne (org.). *O fotográfico*. São Paulo: Hucitec, 1988. p. 44-45

destruído”⁶¹. Portanto, embalsamar o corpo seria salvá-lo do desgaste do tempo. Dar a ele uma eternidade. Essa característica do homem ainda permanece no seu desejo irrefreável de perpetuar e nunca ser esquecido. É também um desejo de nunca desaparecer, de nunca morrer. Uma vontade humana própria de sobrepor-se contra a morte.

Alguns desses pensadores definem a fotografia apenas como índice, como vestígios de determinado evento. Ela não tem o poder de captar tudo, mas, antes, apenas um fragmento do que foi. Ou, como define Susan Sontag, apenas uma fatia do mundo, uma fatia do tempo⁶². Aquilo que estava lá no ato da fotografia já não existe mais. Os assuntos que foram registrados atravessam o tempo e passam a ser vistos por olhos estranhos como afirma Kossoy. Mesmo assim, eles chegam até nós carregados de algum sentido.

Ainda de acordo com Kossoy, “a imagem fotográfica é o que resta do acontecido, fragmento congelado de uma realidade passada, informação maior de vida e morte...”⁶³. Esse documento nos dá outro viés para explicar tais acontecimentos. Para tanto elegemos um conjunto de fotografias que revelam a cidade em estudo dentro do espaço de tempo delimitado. Esse olhar não permanece isolado num único fragmento, será, antes de tudo, um jogo de cotejamento onde podemos observar as alterações ocorridas no quadro urbano. São na verdade, documentos que devem ser apreciados maduramente.

As imagens vistas de maneira isoladas não falam por si só. Elas, separadamente, não traduzem mudanças, transformações e/ou permanências de uma determinada época. Elas precisam ser questionadas através de um cruzamento com outras imagens e/ou outras fontes históricas porque, antes de tudo, tratam, em primeiro momento, apenas de um instante. Das que revelam a cidade vazia, sem eco de vida. daquelas que trazem multidões e que se constitui num movimento arrebatado e interrompido num instante de tempo. É bem verdade que “toda fotografia representa em seu conteúdo uma ‘interrupção’ do tempo e, portanto, da vida”. Entretanto, essa “interrupção” se caracteriza como uma descontinuidade passando a se articular com o processo histórico a que está inserida. “Sem antes, nem depois; é este um dos aspectos mais fascinantes em termos do instante contínuo recortado da vida que se confunde com o nascimento do descontínuo do documento”⁶⁴.

Para a recomposição de sua arquitetura interior e a formação de uma teia de sentidos, o evento “cristalizado” na fotografia suplica pelos vínculos que lhe sustentam. A que estão

⁶¹ BAZIN, André. Ontologia da imagem fotográfica. In: **O cinema: ensaios**. São Paulo: Brasiliense, 1991. p. 19.

⁶² SONTAG, Susan. **Sobre Fotografia**. Tradução de Rubens Figueiredo. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. p. 15.

⁶³ KOSSOY, ...Fotografia e história. p. 37

⁶⁴ Ver: Idem. p. 44

vinculadas aquelas fotografias? Os conteúdos existentes nelas estão ligados a um contexto histórico que podem dar-lhe sentido. Refiro-me aqui às mudanças e permanências que podem ser percebidas no conjunto de imagens que exploraremos nesse trabalho. Embora sabendo que “cada imagem documenta um assunto singular num particular instante do tempo”, é inteligível pensar que juntas, elas podem revelar todo um complexo jogo de movimento dentro de um quadro de permanências, rupturas e transformações⁶⁵.

A reconstituição da arquitetura interior de cada um desses documentos dá conta de um conjunto de elementos que passam a representar uma época. Neles, estão intrínsecos valores, costumes, hábitos, fazeres e saberes de época. As introduções desses valores são imperceptíveis num primeiro olhar, pois eles estão além do que o fotógrafo quis mostrar. Ao penetrarmos profundamente perceberemos aquilo que se encontrava, para uma maioria de observadores, invisível, tornando, num segundo momento, passível de observação e análise⁶⁶.

É com o cruzamento de várias imagens que podemos desenvolver o processo de análise mais acurado e complexo. Além disso, faz-se necessário afirmar que com elas percorreremos outras fontes que podem guardar consigo algumas respostas e/ou caminhos pelos quais podemos seguir. Essa técnica também é uma maneira de desvelar as fontes e dar-lhe o devido valor de documento histórico.

E aqueles autores das imagens? Nada devem a eles as cidades por esses olhos fabricadas? Naturalmente que sim. Pois que como outros documentos elas foram também resultado de um processo seletivo. Figueiredo Júnior nos traz uma experiência interessante que nos permite pensar melhor a produção desse documento histórico. Nesse trabalho, ele recupera a relação que teve determinados fotógrafos profissionais em Campina Grande, na primeira metade do século XX, com as transformações urbanas por que passou essa cidade e, conseqüentemente, a sua fabricação imagética. Trata-se de uma leitura sociológica que nos ajuda a perceber a constituição relacional entre espaço e sujeito, ou seja, entre o fotógrafo e a cidade. Além disso, nos revela, sorrateiramente, como a fotografia (como documento histórico) nos favorece condições de investigação sobre as apropriações e produções do lugar em uma determinada época⁶⁷.

⁶⁵ Ver: Idem. p. 80

⁶⁶ Como define Sandra Jatay Pesavento, o historiador precisará de um domínio sobre a teoria, a historiografias e as fontes. Com esse *capital* de historiador que ele será capaz de um olhar de estranhamento sobre os documentos no sentido de desvelar aquilo que está oculto, aquilo que permanece escondido e distante da contemplação familiar. Ver: In: Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. *Estudos históricos*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, 1995. pp. 279-290.

⁶⁷ Ver.: FIGUEIREDO JÚNIOR, Paulo Matias. *Fotografia em Campina Grande: os fotógrafos e suas produções imagéticas no processo de desenvolvimento do município (1910-1960)*. Dissertação de mestrado em Ciências da Sociedade. Campina Grande: Universidade Estadual da Paraíba, 2002.

Todavia, como defende Cabral Filho, esse álbum de “fotos posadas, instantâneos fotográficos, imagens que, certamente, estão longe de serem inocentes, desinteressadas, compõem este universo representacional, contribuindo para instituir uma cidade que se pretendia progressista, moderna”⁶⁸.

Na verdade, a elaboração da imagem implicou em uma ou mais escolhas que por sua vez estava carregada, possivelmente, de um interesse. Como defende Susan Sontag, “fotografar é apropriar-se da coisa fotografada”. Convém que “tirar uma foto é ter um interesse pelas coisas como elas são (...), é estar em cumplicidade com o que quer que torne um tema interessante e digno de se fotografar”⁶⁹. Portanto, o primeiro a atribuir valor à fotografia é o autor que não parte de uma contemplação, mas de um sentido que o objeto ou a paisagem tem para ele naquele instante.

Em relação à leitura da imagem Peter Loizos assinala duas maneiras específicas e diferentes de leituras imagéticas: a primeira refere-se à leitura comum da imagem, que atribui à representação imagética um valor meramente simbólico e informativo; a segunda refere-se a uma leitura semiológica que tem por objetivo tornar explícito aquilo que se encontra implícito na imagem. Tal trabalho poderá ser acompanhado de uma análise de conteúdo. Além disso, essa atividade será completa com o processo de contextualização, o que nos dará condições melhores de identificação de rastros, sinais e vestígios de um passado e a constituição de um complexo fio que fará o jogo das relações que podem se estabelecer reciprocamente⁷⁰. A contextualização assinala para uma convergência das fotografias dentro de uma temporalidade e espacialidade de maneira que dará condições cada vez maiores para as análises concernentes ao nosso objeto de pesquisa.

Outro ponto que nos chama atenção é a identificação não apenas de elementos presentes na fotografia, mas também de elementos que se encontram ausentes. Isso é possível dado à possibilidade do jogo de várias imagens e outras fontes num processo de cruzamento e de análise. Além disso, o historiador pode e deve lançar mão do método de interpretação se valendo, também, de pressupostos elucidativos.

Além da fotografia como documento, recorreremos ainda à “memória de velhos”, ou seja, à fonte oral como condição de aproximar-se ainda mais de um dos nossos objetivos

⁶⁸ Ver.: Lembrar que esse historiador se refere a cidade Campina Grande quando do uso do termo “progressista” e “moderna”. CABRAL FILHO, ... A cidade através de suas imagens..., p. 54

⁶⁹ SONTAG, Susan. p. 14 e 23.

⁷⁰ Penso nessa separação a partir das discussões metodológicas que envolvem a iconografia, em especialidade a fotografia, e a sua representação como documento histórico e/ou como simples signo lingüístico carregado de um significado. LOIZOS, Peter. Vídeo, filme e fotografia como documentos de pesquisa. In: BAUER, M. W. e GASKELL, G. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som.: um manual prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002. p. 338

nesse trabalho que é o de encontrar nas fontes a multiplicidade de percepções sobre a cidade de Sousa. A oralidade também nos possibilita esse olhar⁷¹.

Ao recorrer à memória como fonte historiográfica para a atividade da pesquisa e, por conseguinte, nessa busca por vestígios do passado, consideramos as entrevistas que realizamos durante a pesquisa - com pessoas que vivenciaram parte do cotidiano da cidade durante algum tempo do período histórico que delimitamos - uma fonte oral passível de ser usada tal como definimos para possível elaboração de diferentes narrativas históricas sobre a cidade. Trata-se, em princípio, de uma coleta de dados e que o depoimento é antes de tudo o resultado de um simples ato de lembrar (voluntário ou involuntário) do indivíduo. Essa lembrança é constituída de uma subjetividade própria dele. Todavia, não temos como negar que uma vez colhidas elas passam a ser representações do passado.

Em épocas distintas, desde a antiguidade, a memória coletiva foi utilizada de maneiras diferentes. Das sociedades de tradição oral onde os mais velhos ocupavam o lugar de *guardiões do tempo*, às sociedades que passaram a fazer o uso da escrita (sem esquecer que a tradição oral continuou existindo), se desenvolveram técnicas diversas de memorização. Dos monumentos das cidades antigas à “cristianização da memória” na Idade Média se encontra um desejo do homem em deixar seus feitos, imortalizá-los através de um processo mnemônico que selecionava, em sua grande parte, apenas o que convinha aos monarcas, aos homens de Estado, à nobreza (as classes dominantes)⁷².

Apesar de algumas resistências⁷³ o trabalho com a oralidade tem mostrado que a memória pode ser encontrada nos que vivenciaram determinadas experiências nas cidades em que viveram, amaram, sorriram, choraram. Nas sociedades em que se preservava a tradição da oralidade a memória era interior, na escrita a memória e o ato de lembrar situam-se dentro de

⁷¹ Ver: SHARPE, Jim. A história vista de baixo. BURKE, Peter (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: editora UNESP, 1992. pp. 40-43.

⁷² LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 5 ed. Tradução de Irene Ferreira (et al). Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003. p. 420 - 445. Nesse livro o autor defende a existência de três tipos de memórias: a memória específica, a memória étnica, a memória artificial. Queremos salientar que o objetivo é discutir apenas uma dessas memórias, a étnica.

⁷³ O reconhecimento da fonte oral tem garantido terreno e se consolidado pelo progresso feito ao longo dos últimos 30 anos. De acordo com Philippe Joutard, “os defeitos que lhe atribuem, as distorções ou os esquecimentos tornam-se uma força e uma matéria histórica” Ver: *História oral: balanço da metodologia e da produção nos últimos 25 anos*. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Jnaína (org.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996. pp. 53-55. Para Michael Pollak, a história oral tem sido compreendida como uma possibilidade metodológica da história. Os homens conservam e transmitem sua memória porque precisam de uma identidade. Ver: *Memória, esquecimento e silêncio*. In: *Estudos históricos* 3, memória. Rio de Janeiro, 1989. p. 7

uma exterioridade. Portanto, podemos afirmar que a história foi escrita para ser lembrada de fora⁷⁴.

Esse processo de acumulação, de invenção e desenvolvimento de novos saberes culminaria em modos mais complexos de arquivamento como o da escrita em detrimento da oral? Poderíamos afirmar que a experiência é guardada e repassada às gerações subsequentes da mesma forma que foi trabalhada em uma época anterior? Pensar dessa forma seria desconsiderar a existência de descontinuidades, de rupturas como conceitos aos quais recorreremos para explicar a história. Segundo Paul Ricoeur existem diferentes escalas, pois que, a “inscrição” sofre algumas mutações “que afetam a espacialidade e temporalidade próprias da memória viva”⁷⁵.

Vale, portanto, considerar que as memórias de um determinado lugar são múltiplas. Existem simultaneamente diferentes maneiras de lembrar, daquelas que são formadas pelos instantes marcados de felicidades, àqueles momentos que não é mais permitido voltar a recordar. Estes últimos ficam legados ao desprezo. O esquecimento ocupa aqui uma função primordial, que é a de fazer não mais aparecer na lembrança tudo aquilo que causou dor em um outro tempo. Voltar a esse passado é retornar ao tempo da desilusão, ao tempo do desencanto, ao tempo do medo, ao tempo da dor e desesperadamente ao tempo da morte⁷⁶.

Pensando nos colaboradores e nas suas falas que utilizamos em parte do texto, pensamos ser importante fazer alguns percursos teóricos e metodológicos que nos permita, assim, como a fotografia, utilizá-lo como documento. É de se pensar na complexidade do que é a memória e muito mais a oralidade seja como fonte, seja como técnica.

Segundo o historiador inglês Paul Thompson, “a realidade é complexa e multifacetada, e um mérito principal da história oral é que, em muito maior amplitude do que a maioria das fontes permite que se recrie a multiplicidade original de pontos de vista”⁷⁷. A história oral

⁷⁴ Essa diferença é encontrada em ROUSSO, Henry. A memória não é mais a mesma. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaina (Org.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996. Em especial tratando-se da memória recorro a HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: CENTAURO, 2006.

⁷⁵ RICOEUR, A memória, a história, o esquecimento... p. 156

⁷⁶ Em “Uma Cidade sem passado” a protagonista vive uma guerra no desejo de revelar um passado da cidade. Para alguns alemães que comungaram com a morte de judeus durante a Segunda Guerra naquela cidade, esse passado não poderá ser revelado à sociedade e, portanto, as fontes que denunciam tal verdade são ocultadas por eles. Ver: *UMA CIDADE SEM PASSADO*. Direção de Michael Verhoeven. Dvd. Alemanha, GLOBO Vídeo, 1990. color, 92 min. Essa discussão sobre memória e esquecimento se ancora em: RICOEUR, Paul. *A memória, a história, o esquecimento*. Tradução de Alain François e et al. Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2008. Em relação a esquecimento voluntário consultar também: GAGNEBIN, Jeanne Marie. *Lembrar escrever esquecer*. São Paulo: Ed. 34, 2006. p. 97-105. Ver também: POLLAK, Michel. *Memória, esquecimento e silêncio*. In: *Estudos históricos* 3, memória. Rio de Janeiro, 1989.

⁷⁷ Ver: THOMPSON, Paul. *A voz do passado: história oral*. Tradução de Lólio L. de Oliveira. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1998p. 27

passa a ser também uma via onde se ouve o eco daquele personagem que antes era, através do silêncio, esquecido e ocultado pela história oficial. A narrativa de um grupo social está estruturada em uma vida própria, construída a partir de um conjunto de vivências e experiências particulares baseadas num conjunto de valores culturais. “A história oral (...) traz a história para dentro da comunidade e extrai a história de dentro da comunidade”⁷⁸.

É nessa perspectiva que Ecléa Bosi discute o fenômeno da lembrança como uma prática que exige a interação corpo e ambiente. O ato de lembrar eventos passados é um esforço que diferencia da “memória-hábito”. Enquanto esta “se dá pelas exigências da socialização”, fazendo “parte de todo o nosso adestramento cultural”, a “lembrança pura” não estaria submetida a esse rigor, seria resultado de uma “percepção pura”. Portanto, essa “lembrança pura, quando se atualiza na *imagem-lembrança*, traz à tona da consciência um momento único, singular, não repetido, irreversível, da vida”. Nasce daí o caráter evocativo⁷⁹.

Etimologicamente, o verbo “lembrar-se”, em francês *se souvenir* significaria um movimento de ‘vir’ ‘de baixo’: *sous-venir*, vir à tona o que estava submerso⁸⁰. Nessa perspectiva, a ação de lembrar seria trazer à mostra o que estava escondido, expor o que estava distante. É uma prática de reconstruir quadros imagéticos guardados em fragmentos. Mesmo porque o que conseguimos guardar são apenas pedaços, fragmentos de experiências marcantes na vida de uma pessoa. Durante a atividade do lembrar esses pedaços são juntados e colados sob um olhar do presente. Assim, um acontecimento é reconstruído a cada momento que é provocado a emergir da memória.

Citado por Bosi, Bérghson afirma que: “a lembrança é a sobrevivência do passado. O passado, conservando-se no espírito de cada ser humano, aflora à consciência na forma de imagens-lembrança. A sua forma pura seria a imagem presente nos sonhos e nos devaneios”⁸¹. Porém, esse lembrar não se trata de uma forma nostálgica, mas uma constituição de um passado baseado numa identidade representativa da história de vida do indivíduo.

Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstituir, repensar, com imagens e idéias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho. Se assim é, deve-se duvidar da sobrevivência do passado, ‘tal como foi’, e que se daria no inconsciente de cada sujeito. A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual⁸².

⁷⁸ Idem. Ibidem. p. 44

⁷⁹ Ver: BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. 3 ed. São Paulo: Companhia das letras. pp. 48-49

⁸⁰ Ver: Idem. p. 46

⁸¹ Ver: Idem. Ibidem. p. 53

⁸² Ver: Idem. Ibidem. p. 55

O lembrar é mais que um simples ato individual como explica o historiador medievalista Jacques Le Goff em seu estudo sobre a história da memória coletiva. Como a memória coletiva que

foi posta em jogo de forma importante na luta das forças sociais pelo poder (...). Os psicanalistas e os psicólogos insistiram, (...) nas manipulações conscientes e inconscientes que o interesse, a afetividade, o desejo, a ambição, a censura exercem sobre a memória individual⁸³.

O ato de lembrar é resultado também de uma provocação. E essa atividade envolve, como já afirmamos, sentimentos, emoções que se traduzem em certa subjetividade. Assim, ao mergulhar o acontecimento na sua própria vida, o sujeito imprime um olhar amparado em uma arquitetura interior, de que fala Mirian Leite, que lhe é identitária. Contudo, não podemos esquecer que esse sujeito é também um ser social. Ele não vive isoladamente, mas antes de uma relação sociável.

Ao trabalhar com a fonte oral, partimos também da importância que tem o sujeito para a história enquanto ator social.

Abordando a história como um processo construído pelos próprios homens, de maneira compartilhada, complexa, ambígua e contraditória, o sujeito histórico não é pensado como uma abstração, ou como um conceito, mas como pessoas vivas, que se fazem histórica e culturalmente, num processo em que as dimensões individual e social são e estão intrinsecamente imbricadas⁸⁴.

É necessário valorizar uma pluralidade de perspectivas, respeitando e considerando como parte integrante de uma construção própria do narrador, todos os elementos expostos pela linguagem como responsáveis pela continuidade da elaboração dos acontecimentos. Sejam eles, momentos de otimismo ou expectativas frustrantes, fazem parte da narração dos eventos. Os silêncios, as omissões, os sorrisos, as lágrimas, sentidas e expressas pelo indivíduo são partes que darão sentido à reconstituição do passado por ele vivido. O narrador interpreta o acontecimento com um discurso cheio de desejo, de sonhos, aspirações, expectativas, recheados de possibilidades⁸⁵.

Mesmo com toda essa complexidade que envolve a história oral e sua metodologia achamos os depoimentos aqui trabalhados investidos de certa riqueza histórica. Em grande

⁸³ Ver: LE GOFF, ... p. 426

⁸⁴ KHOURY, Yara Aun. Narrativas orais na investigação da história social. in: **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP**, nº. 22 (1981). São Paulo: EDUC, 2001. p. 80

⁸⁵ Ver: KHOURY, Yara Aun. Narrativas orais... p. 82

parte, essas vozes corroboram com o que outros discursos assinalam existir sobre o passado da cidade de Sousa. São essas relações de mutualidades que nos garantem, também, a certeza de que podemos nos aproximar desse passado.

Além disso, a história oral vem preencher lacunas deixadas pelos documentos escritos. Documentos que falaram de outros lugares ou mesmo omitiram propositadamente o acontecimento⁸⁶. Todavia, diante de toda essa subjetividade a oralidade não perde suas evidências, porque são tratadas com um olhar crítico. Uma prática feita da mesma forma que o historiador se relaciona com as outras fontes. Esse diálogo com as fontes é também um diálogo permanente, não isolado a cada uma, mas interposto entre ambas. Além disso, a relação que o historiador possa ter com qualquer fonte histórica é também uma relação de alteridade.

Aqueles que em sua infância e juventude vivenciaram tais mudanças e transformações percorrem o seu passado recorrendo à memória, a esses lugares e coisas que os fazem lembrar. Podem eles dar conta de uma história da cidade? Eles podem “reconstituir” um passado a partir do que vivenciaram e ir além, enveredando pelos seus desejos, pelos seus sonhos, pelo que aspiravam ser? Neles encerram uma arte de inventar⁸⁷. Uma narrativa própria que revela o que deseja e oculta o que não lhe agrada. De forma semelhante apresentam-se os discursos.

É, portanto, com um “olhar detetivesco” que buscamos nos documentos acima apresentados refletir como os homens do passado que fabricaram de diferentes maneiras as cidades sousenses.

Um percurso pela cidade

Partindo de toda discussão feita acima, os capítulos que seguem apresentam uma geografia do trabalho respaldado no mais próximo dos desejos daqueles que fabricaram parte das cidades, no mais fiel sonho delas e nos encantos e medos que permite tal proximidade e ou afastamento.

⁸⁶ Ver: CORRÊA, Carlos Humberto P. **História oral: Teoria e técnica**. Florianópolis: UFSC, 1978. p. 14

⁸⁷ Um exemplo simples e interessante para se pensar o viés discursivo e a narrativa dentro da história é observar as diferentes versões apresentadas pelos habitantes do vilarejo de Javé à busca de salvá-lo de uma ameaça de extinção. Os apanhados para a constituição de um dossiê histórico da comunidade apresentam diferentes narrativas sobre a conquista das terras e a história do seu povo. Antonio Biá, única pessoa alfabetizada, tem a missão de escrever a história de Javé antes que o povoado seja engolido pelas águas de uma usina hidrelétrica a ser construída nas proximidades. Conhecer o passado do lugar seria também o desejo de protegê-lo de qualquer ameaça do esquecimento. NARRADORES DE JAVÉ. Direção de Eliane Caffé. Dvd, Brasil, 2004. color, (100 min.).

No primeiro capítulo, intitulado *O percurso nos trilhos: o transporte ferroviário na cidade de Sousa*, procuramos trabalhar a presença desse transporte ao longo do período, aqui delimitado, atentando para a maneira como foi recepcionado pelos habitantes daquelas urbes e como esses se apropriaram desse bem material, dando ênfase à introdução de novas práticas culturais promovidas no meio urbano.

No capítulo seguinte, *Entre o conforto e a poeira: os automóveis chegam a Sousa*, discutimos como esse ícone da modernidade foi recepcionado pelos habitantes e o seu uso e presença nas ruas da urbe sousense. Também procuramos trabalhar a constituição de uma nova pedagogia urbana.

No terceiro capítulo denominado *Reconfiguração da paisagem urbana: praças, ruas e becos, nos passos dos cidadãos*, a discussão se expande na preocupação de responder como as transformações dos espaços urbanos conseguiram instituir novas sensibilidades e sociabilidades. Procuramos pensar aqui as maneiras como a estética da cidade foi instituída como uma representação de cidade moderna.

No quarto e o último capítulo, intitulado *As águas: práticas e consumos*, buscamos mostrar como esse líquido precioso chegava até as residências dos habitantes de Sousa. Como os equipamentos urbanos, no caso aqui a água, chegou à população. Quem tinha acesso? Também consideramos as práticas de higienização e civilidade como um forte desejo de uma parcela da população sousense.

2. O PERCURSO NOS TRILHOS: O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA CIDADE DE SOUSA

Antes mesmo do surgimento dos meios de transportes ferroviário e/ou rodoviário, a cidade de Sousa mantinha comunicação com alguns centros comerciais de onde abastecia o seu mercado, como o caso de Campina Grande, na Paraíba, e a cidade de Mossoró no vizinho Estado do Rio Grande do Norte. O algodão era uma cultura bastante presente no cotidiano local, responsável pelo soerguimento do comércio, uma vez que representava a principal base econômica para as famílias e, conseqüentemente, para o mercado da região. Depois de beneficiado, ~~apenas a lã era enviada aos mercados de Mossoró e/ou Campina Grande~~, que inicialmente era transportada em lombos de burro como único meio de escoamento dessa matéria-prima e o meio pelo qual se abastecia o mercado varejista. Os negócios sustentados pelos donos de tropas de burros, ainda como principal meio de transporte na região mantinham uma forte relação econômica e, naturalmente, cultural também com esses centros urbanos⁸⁸.

Com o advento do trem e do automóvel tudo ao seu redor mudou. A ferrovia e logo em seguida os caminhões passaram a ser os meios mais usados para o transporte de pessoas e mercadorias. À medida que os transportes motorizados foram ocupando tal espaço, a função de tropeiro foi sendo esquecida e legada aos locais mais provincianos até serem substituídas de vez pelos caminhões transportadores que levavam e traziam mercadorias para todo e qualquer lugar, aumentando, assim, o fluxo mercadológico em toda a região⁸⁹.

Os discursos que defendiam a implantação do transporte ferroviário na Paraíba convergiam para a resolução de alguns problemas como a seca, a distância, a pobreza. O trem iria promover grandes vantagens à economia do Estado. Primeiro, diminuiria consideravelmente a grande distância entre as zonas de produção e o mercado consumidor de matéria-prima; isso possibilitaria o transporte de maior volume de mercadorias entre os dois pólos, o de produção e o de transformação. Além disso, iria favorecer a contenção de despesas do transporte e, conseqüentemente, possibilitaria um contínuo aumento da produção.

⁸⁸ Ver: MARIZ, Celso. *Evolução econômica da Paraíba*. 2 ed. João Pessoa: União, 1978.

⁸⁹ Ver. ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório algodoeiro (1907-1957)*. Mestrado em sociologia rural. Campina Grande-PB: UFPB, 1991. pp. 256-265.

Embora as instalações dos trilhos ferroviários na década de 1920 se dêem apenas até o município de Sousa, o trecho que liga esse ponto terminal da RVC ao da Great Western em Campina Grande permanece nos desejos de muitos e nos discursos de políticos da região e só será efetuado de fato nos fins dos anos de 1950. Na década de 1930, quando o trem chega à cidade de Pombal, a propagação da notícia de que os trilhos chegariam à serra da Borborema, ligando Sousa ao centro industrial algodoeiro, era muito grande. Em todo esse trecho as razões que defendem tais construções é a forte presença do “ouro branco” como grande impulsionador da economia do Estado. A presença de usinas algodoeiras em toda essa área era um forte índice de tal necessidade⁹⁰.

O trecho ferroviário que liga a cidade de Timbaúba-CE a São João do Rio do Peixe - PB foi concluído nos primeiros dias do mês de junho de 1922, sendo inaugurado com o advento do primeiro trem de lastro a essa cidade. São João do Rio do Peixe torna-se o primeiro núcleo urbano do Oeste paraibano a receber o transporte ferroviário⁹¹. Em Sousa, a locomotiva respira com seus “pulmões de aço” pouco tempo depois, provavelmente entre os dias 20 e 22 de agosto do mesmo ano. A informação chega ao presidente do Estado, Solon de Lucena, por telegrama enviado pelo prefeito de Sousa, João Alvino, que não perde a oportunidade de aclamar, em nome do povo sousense, os nomes do Presidente do Estado e do governo Federal, Epitácio Pessoa, como os responsáveis diretos pela realização da “grandiosa obra”. A imprensa oficial direciona a responsabilidade desse empreendimento ao presidente da República: “folgamos de registrar mais esse impulso à nossa organização econômica, exclusivamente devido a iniciativa e descortino do Sr. Dr. Epitácio Pessoa, Presidente da República, já com justíssima razão cognominado o *Salvador do Nordeste*”⁹². O político sousense Silva Mariz informa por telegrama ao Presidente do Estado a novidade, manifestando o seu entusiasmo. Segundo o Jornal, “efetivamente, trata-se de um inestimável melhoramento que rasga novos horizontes aos destinos da Parahyba”⁹³. O discurso, carregado de certa eloquência, acaba por preservar o mito do herói político na memória do Estado. A notícia, publicada no jornal, nos fala da chegada de um trem especial trazendo o Senhor

⁹⁰ Ver: O plano ferroviário do Estado. (Discurso do deputado estadual Alcindo de M. Leite) In: A UNIÃO. João Pessoa, 8 de janeiro de 1937. p. 1 e 3.

⁹¹ Ver: “A estrada de ferro de Timbaúba a São João do Rio do Peixe”. In: A UNIÃO. Parahyba, Imprensa Oficial, 07 de Junho de 1922. p.3

⁹² Ver: “Prolongamento ferroviário: chega o trem a cidade de Souza”. In: A UNIÃO. Parahyba, 25 de agosto de 1922. p. 1. Grifo nosso.

⁹³ Ver: “O trem em Souza”. In: A UNIÃO. Parahyba, 24 de Agosto de 1922. p. 2

Arrojado Lisboa, engenheiro responsável pelo traçado ferroviário que ligava o Ceará a essa cidade. Esse momento foi de festa para aquela comunidade⁹⁴.

É bem verdade que os trabalhos das construções dos açudes de Pilões, São Gonçalo e Boqueirão de Piranhas (Engenheiro Ávidos) aceleraram o advento da ferrovia no interior da Paraíba. A substituição dos velhos trilhos e o enriquecimento do material rodante da Central Cearense, além da criação dos ramais até as cidades de São João do Rio do Peixe, Cajazeiras e Sousa, foram as primeiras medidas tomadas para a execução de tais obras⁹⁵. A maria-fumaça foi responsável pelo transporte das usinas de força termoelétricas e outros maquinários pesados e subsídios que seriam utilizados na construção das ditas barragens. Para o acesso a estes, foram feitos ramais que posteriormente foram desativados. Pilões, que desde o dia 25 de maio do ano anterior a chegada dos trilhos àquela região estava em atividade, foi o primeiro lugar do Sertão paraibano que gozou desse benefício⁹⁶.

De acordo com Almeida, as atividades de escavações e construções das barragens de Boqueirão de Piranhas, São Gonçalo e Pilões foram iniciados no ano de 1921 com o uso de britadores, perfuratrizes, betoneiras e distribuidores de concreto operando através de força termoelétrica⁹⁷. No entanto, por conta da mudança de governo as obras foram paralisadas e, depois de várias ameaças de retiradas das máquinas, somente foram retomadas em 1932. As conclusões dessas obras aconteceram no ano de 1936⁹⁸.

Na verdade, a recepção à máquina moderna pela população da região foi, em princípio, de espanto, de medo. O senhor Francisco Alves que habitava às margens da linha férrea e presenciava cotidianamente a passagem da locomotiva, nos revela esse imaginário fantasmagórico: “mais disse que era o cavalo do cão, não era? Gente que não conhece nada, não é? Que era! Só tinha um olho só”⁹⁹. Uma visão apocalíptica é recomposta para definir a imagem coletiva que se tinha do trem de ferro. Semelhante definição é feita por um escritor da

⁹⁴ Ver: “Estrada de ferro em Souza”. In: **A UNIÃO**. Parahyba, 05 de setembro de 1922. p. 3

⁹⁵ As construções das ditas barragens foram iniciadas no ano de 1922 e interrompidas logo em seguida. Em 1932 os trabalhos de perfuração são retomados. Ver: MARIZ, Celso. **Evolução econômica da Paraíba**. 2 ed. João Pessoa: União, 1978. pp. 51-52

⁹⁶ Ver: LEITÃO, Deusdedit. Arquivo particular. Caderno de anotações. p. 335, verso folha.

⁹⁷ As construções desses reservatórios hidráulicos foram iniciadas pela firma norte americana, a Dwight P. Robinson & C°, contratada pelo governo federal. Ver: ALMEIDA, José Américo de. **A Paraíba e seus problemas**. 3 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1980. pp. 392-397.

⁹⁸ As inaugurações das ditas barragens aconteceram em datas diferentes. A solenidade de inauguração do açude de São Gonçalo aconteceu em 06 de fevereiro de 1936, de acordo com reportagem “Açude S. Gonçalo: a inauguração solenne desse grande reservatório”. In: **A UNIÃO**. Parahyba, 08 de fevereiro de 1936. p. 1. A inauguração do açude de Boqueirão de Piranhas ocorreu no mês de novembro de 1936. Ver.: “A inauguração do açude ‘Piranhas’, em Cajazeiras” In: **A UNIÃO**. Parahyba, 21 de novembro de 1936. p. 1 e 7.

⁹⁹ ALEXANDRE, Francisco Alves. **Entrevista concedida ao autor**. São João do Rio do Peixe, 8 set. 2004.

região que conseguiu captar essas sensibilidades constituídas no imaginário coletivo durante os primeiros momentos da presença do transporte ferroviário na região:

Os caminhos foram se chegando e o povo, de boca aberta, assombrado. (...) 'Isso é coisa do cão!' A RVC¹⁰⁰ com seus trilhos de ferro e as locomotivas correndo e apitando nos sovaços de serra, assombrando os vaqueiros, cangaceiros, homens e bichos — 'Valha-me Deus! Que bicho é aquele?...'¹⁰¹.

Esse imaginário fatasmagórico não se resume tão somente ao sertão paraibano. Essa experiência com a mecânica moderna se evidenciou em populações de outros rincões que viveu também as reações de espanto e maravilha. Em Macondo, por exemplo, o dia de chegada do trem de ferro foi um verdadeiro espetáculo. Foi um momento que "sacudiu a cidade":

~~...uma mulher que lavava roupa~~ no rio na hora de mais calor atravessou a rua principal fazendo alarido, num alarmante estado de comoção. -Vem aí - conseguiu explicar - um negócio horrível como uma cozinha arrastando uma aldeia. Nesse momento a população foi sacudida por um apito de ressonâncias pavorosas e uma descomunal respiração ofegante. (...) Mas quando se recuperaram do espanto dos assovios e bufos, todos os habitantes correram para a rua e viram Aureliano Triste acenando, com a mão, da locomotiva, e viram assombrados o trem enfeitado de flores que, já pela primeira vez, chegava com oito meses de atraso¹⁰².

Esses primeiros momentos foram de medo para a população que desconhecia o moderno meio de transporte. A reação da personagem é de estranhamento, de espanto. A primeira tentativa de aproximação é buscar elementos que se assemelhe ao que já se conhece. No entanto, há algo na locomotiva que leva a uma segunda aproximação, a presença de um macondiano chegando no trem de ferro. Foi feita alteração

Nos primórdios do século XX, o escritor paraibano José Lins do Rego, em sua obra *Menino de engenho*, também recupera o imaginário sobre o trem de ferro sob a perspectiva do encanto que a máquina causava ao narrador no momento de sua infância. Ambientado numa fazenda próximo a Pilar, município situado na Várzea do Paraíba, o romance denuncia a presença do transporte ferroviário nessa região: "costumávamos ir para a beira da linha ver de perto os trens de passageiros. (...). Mas nos proibiam esse espetáculo com medo das nossas traquinagens pelo leito da estrada". E bem que a curiosidade de conhecer de pertinho aquele transporte levava-o a fazer travessuras junto com seus amigos.

¹⁰⁰ Rede Viação Cearense

¹⁰¹ Ver: CARTAXO, Otacílio. *Os caminhos Geopolíticos da Ribeira do Rio do Peixe*. João Pessoa: A UNIÃO, 1964. p. 85

¹⁰² Ver: MÁRQUEZ, Gabriel Garcia. *Cem anos de solidão*. Tradução de Eliane Zagury. 67 ed. Rio de Janeiro: Record, 2008. p. 214-215

Um dos lances mais agoniados da minha infância eu passei numa dessas esperas de trem. O meu primo Silvino combinara em fazer virar a máquina na rampa do Caboclo. Já outra vez, com um pano vermelho que um moleque pregara num pau, um maquinista parara antes do horário das dez. Agora queria era um desastre. E botou uma pedra bem na curva da rampa. Nós ficamos de espreita, esperando a hora. Quando vi o trem se aproximando como um bicho comprido que viesse para uma armadilha, deu-me uma agonia dentro de mim que eu não soube explicar¹⁰³.

Esse “bicho comprido” parece ter marcado fortemente a vida do escritor. O que nos faz imaginar que essas experiências vividas em diferentes lugares comungam com as vividas na região de Sousa. Apoiado nas idéias de críticos literários no porte de Luiz Costa Lima e Antônio Cândido, Gervácio B. Aranha nos confirma a importância da literatura para a história e que ela não pode ser explorada simplesmente como uma obra de arte separada do mundo como sustentam os desconstrucionistas, transformando “a leitura em ‘morada de fantasmas’”, mas como uma representação do real, uma vez que não podemos negar que “a arte exprime a sociedade”¹⁰⁴.

Embora o traçado ferroviário tenha passado relativamente fora do perímetro urbano, a presença do trem em Sousa era motivo para seus habitantes saírem de casa. Com o surgimento de novas ruas, no decorrer de um relativo espaço de tempo a distância entre a ferrovia e a cidade logo tornou-se inexistente. Quatro anos depois da festa de chegada da primeira locomotiva àquela localidade foi edificada a estação ferroviária para atender a demanda de passageiros e carga que aguardavam o trem para embarcar em viagem. Uma cidade cortada pelos “trilhos do progresso” não podia permanecer sem uma estação de embarque e desembarque. Para parcela dos seus habitantes isso representava certo descuido por parte do poder público que tanto defendia, veemente, o desenvolvimento econômico e social das zonas interioranas.

Apesar da cidade ter um entroncamento interligando-a ao Estado do Ceará, ainda não tinha uma estação que abrigasse passageiros e mercadorias das intempéries de sol e chuva, principalmente, e aguardarem em segurança o seu embarque. No ano de 1926 é que se dá a desejada construção de uma simples edificação destinada ao abrigo de cargas e passageiros. Como todas as estações ela vem representar muito mais que isso. Sinalizam nesses lugares a presença de uma espécie de porta de entrada para todos aqueles que desejassem conhecer o mundo.

¹⁰³ Ver: REGO, José Lins. *Menino de engenho*. 84 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2002. p. 74-75

¹⁰⁴ Ver: ARANHA, Gervácio Batista. O trem de ferro em imagens literárias: advento triunfal da mecânica moderna no Brasil na transição do século 19 para o 20? In: CITTADINO, Monique; GONÇALVES, Regina Célia (orgs.). *Historiografia em diversidade: ensaios de história e ensino de história*. Campina Grande-PB: EDUEFCG, 2000. p. 145-146

Segundo Gervácio B. Aranha as estações são “‘portas abertas’ para o mundo”. Na medida em que recebiam pessoas, mercadorias e notícias de lugares diversos e distantes estavam em contato com os diferentes lugares do mundo. Pois que, os trens que nelas aportam “tornam-se canais por meio dos quais essas estações se constituem enquanto espaços de intensa sociabilidade, convergindo para elas praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior, sejam econômicos, políticos, afetivos etc”¹⁰⁵. Algumas fontes nos dão conta dessa mudança da percepção de um novo mundo que se constituía e passava a conviver com o considerado por muitos como “arcaico”. Ao julgarmos que a urbe sousense, a partir do advento da estrada de ferro, mantinha contato com outros mundos já se entende o seu orgulho de cidade moderna que assim se compreendia ser e ou estar, o que era, na verdade, desejos e vontades de seus habitantes.

A sua inauguração, ocorrida no dia 13 de maio do mesmo ano, se deu sob grande festividade, promovida pela sociedade sousense. A solenidade transcorreu durante todo o dia. De Fortaleza várias autoridades compareceram ao ato solene que foi lavrado em ata. Entre os presentes da comitiva estiveram deputados estaduais, advogados, representantes do comércio da capital cearense e uma comissão de engenheiros liderada pelo dr. Demosthenes Rucker¹⁰⁶.

Mais de três mil pessoas se fizeram presentes nesse dia de festa em Sousa. A reportagem narra o episódio detalhadamente, dando ênfase aos passos das autoridades que oficializaram aquele momento:

Eram 12 horas aproximadamente, quando silhuetava-se o perfil do comboio que vinha trazer a Souza uma nova era de prosperidade. Havia em cada coração o desejo intenso da efetivação de uma esperança secular. E o trem se aproximava lentamente.

Foi quando a locomotiva, varando a multidão e com um apito estridente parou, resfolegando os seus pulmões de aço, enquanto o povo saudava os pioneiros do progresso em hurrahs frenéticos e lá fora, ao ar, estrugiam repetidas salvas de foguetes.

A machina era a de n. 111. O comboio compunha-se de 2 carros da administração, 1 restaurante, 1 dormitório, 1 cozinha e 1 de bagagem¹⁰⁷.

Tão grande foi o regozijo que veio um trem especialmente de Fortaleza para tal fim. As festividades decorreram durante todo o dia sob o desconforto causado pelo excessivo calor, até o fim da madrugada com constantes ameaças de chuvas. Pensemos no quanto a sociedade sousense aguardou durante dias esse momento com tamanho entusiasmo e o desejo

¹⁰⁵ Ver: ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925)*. In: et al. *A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural*. João Pessoa: Idéia, 2003. p. 88.

¹⁰⁶ Ver: “A estação ferroviária de Souza”. In: *A UNIÃO*. Parahyba, 22 de maio de 1926, p. 2

¹⁰⁷ Ver: “Notícias do interior: Souza”. In: *A UNIÃO*. Parahyba, 26 de maio de 1926, p. 2

que tal dia chegasse. Não temos dúvida de que toda essa formalidade de entrega, as comemorações oficiais e as manifestações de populares significam uma forte declaração do quanto esse novo transporte passou a representar para aquela cidade e o vale do Rio do Peixe. E de fato, foi um momento histórico em que se evidenciou a satisfação dos sousenses que esperavam esse instante com expectativas de uma grande festa. Isso se deu pelo fato da locomotiva representar, dentro do imaginário social, o ideário de progresso e modernidade. A mecânica moderna representava, também, a comunicação direta com o mundo moderno, o novo mundo carregado de outras práticas culturais até então desconhecidas, porém acreditava-se inovadora. Vejamos como o discurso do “orador oficial do povo de Souza na solenidade”, o juiz de direito dr. José Severino, se aproxima dessa representação: “melhor data não se deparava para a Inauguração daquele empreendimento, visto ser o 13 de maio a data redentora duma raça e era, como viamos, o melhoramento a emancipação econômica de Souza”. É perceptível no enunciado o desejo de melhoras, de mudança, por conta do moderno meio de transporte que, espera-se, venha promover especialmente o desenvolvimento econômico na região¹⁰⁸.

Como em tantas outras inaugurações, com os discursos e os vivas de praxe, especialmente ao promotor da obra ali inaugurada, em Sousa não foi diferente. O nome do estadista Epitácio Pessoa, celebrado como o fomentador daquele empreendimento, foi ouvido em cântico pela multidão que ruidosamente manifestou o seu respeito ao “herói do Nordeste” com muitos aplausos. Não podia faltar à celebração a execução do hino nacional, que por sua vez foi executado pela banda “Philarmônica União Sousense”¹⁰⁹.

E a solenidade segue com a entrega de um ramallete de flores ao engenheiro Demosthenes Rockert, diretor da RVC (Rede Viação Cearense), pela senhorita Maria Ignez. Era o agradecimento que a cidade fazia ao novo empreendimento recebido. Nesse momento, com algumas palavras Rocker deu por inaugurada a estação ferroviária de Sousa¹¹⁰.

A descrição detalhada do acontecimento denuncia a importância que teve aquele instante para parte da sociedade sousense, não simplesmente para quem escreveu ao jornal, mas a presença do número de pessoas nos faz pensar no desejo que essa cidade tinha em receber tal signo da modernidade. Ali não se encontrava apenas as autoridades para o ato solene, mas também toda a comunidade que compartilhava do sentimento de entusiasmo que

¹⁰⁸ Ver: Idem

¹⁰⁹ Ver: Idem. Ibidem

¹¹⁰ Ver: Idem.

o espetáculo produziu. A estação era o sinal de que o progresso adentrava a cidade e traria mudanças no cotidiano de seus habitantes.

Isso fica evidente na fotografia abaixo. Apesar de ser apenas e simplesmente um fragmento do que nos informa as páginas do periódico, ela nos revela sinais que evidenciam aquele momento da chegada da locomotiva com o comboio na estação ferroviária. Podemos constatar nela que uma das intenções do fotógrafo foi denunciar a multidão e a festa que se fazia acontecer naquele momento.



Fotografia 1: Inauguração da estação. Sousa-PB, 1926. Fonte: FERRAZ, Augusto. Além do rio: uma fotografia da paisagem urbana – Sousa – Paraíba. AGT Produções, 2004. p. 75

Os diferentes elementos expostos na fotografia nos possibilitam a “reconstituição da cena”, em parte é claro, que se deu naquele dia de grande comemoração. Trata-se de um momento triunfal: a chegada do trem com a comitiva de Fortaleza durante a inauguração da estação. A presença da escada à margem direita nos informa sobre a atividade de acabamento da edificação. Provavelmente o trabalho nos detalhes da platibanda ou mesmo a pintura da parede externa. As bandeirolas e as pessoas bem trajadas remetem a um dia de intensa manifestação de alegria promovida pela chegada do trem. A multidão se volta para o acontecimento enquanto um relativo número de pessoas avança sobre a locomotiva. Trata-se de homens e mulheres vestidos à moda da época. Alguns, provavelmente autoridades locais, recebem o comboio num ato de formalidade. Outros, por pura curiosidade manifestam a sua presença.

Durante esse período o trem já fazia suas viagens para Sousa. Imagina-se, então, que parte da população já teria vivido essa experiência. Embora o momento seja a inauguração da estação, é para a locomotiva que os presentes se voltam. Isso atesta as afirmações sobre o

imaginário simbólico causado pela mecânica moderna. É a máquina que seduz os olhares de todos os presentes. Ela chegava como um deus para onde convergiam todos os olhares. A impressão que nos causa é a de um encanto geral. Todos parecem desejar tocar o que os olhos vêem naquele momento considerado ímpar na história de Sousa. Isso é perceptível tanto na disposição das pessoas que parecem querer acompanhar a máquina como aquelas que se encontram quase dependuradas, como se quisesse participar dessa experiência. Todos se voltam para ela como para um grande espetáculo do "mundo moderno". Nota-se na margem esquerda da estação a presença de um sino. Trata-se de um instrumento usado para comunicar aos passageiros que iriam embarcar a chegada e saída do trem. Esse instrumento era comum nas estações ferroviárias.

Esse fragmento revela um conjunto de informações que nos leva a pensar a referida época como um período que retrata parte da cultura local e regional. As pessoas presentes, em sua grande parte, estão cuidadosamente bem vestidas, segundo manda a moda em voga. Os homens, quase todos eles estão vestidos de terno, inclusive algumas crianças. É predominante o uso do chapéu muito mais como objeto de embelezamento que uma proteção contra o sol escaldante do meio dia. As mulheres, embora em menor quantidade, também participam do evento. Algumas com seus longos vestidos, outras expondo o que mandava o figurino, acompanhadas de seus guarda-sóis. A preocupação em vestir-se bem nesses instantes revela-nos a importância que tinha tal inauguração para a sociedade sousense.

Vemos na margem inferior esquerda uma criança e algumas senhoras negras que observam de cima dos trilhos a máquina tão esperada em meio à multidão que parece avançar como uma onda humana. Esse acontecimento era um evento aberto ao público e como tal toda a população podia participar. Suas indumentárias não parecem estar dentro do estilo imposto pelas regras da moda em voga. Talvez por isso essas mulheres se mantem numa posição recuada satisfazendo aos olhos o desejo de, mesmo relativamente distante, participarem daquele importante fenômeno social que se desdobrava com tamanho contentamento das pessoas.

Num segundo momento, durante o jantar oferecido às 19 horas, durante um discurso pronunciado por Quintino Cunha, um fragmento nos chama a atenção para a confirmação do espírito festivo que estava contagiada a cidade. O orador, obrigado a concluir a sua fala por conta da fina chuva que começava a cair, termina: "Pelo melhoramento, meus srs., o céu está chorando de alegria". Segundo a reportagem, o banquete de 50 talheres oferecido, ao ar livre,

à comitiva de inauguração, fora formado em E, uma alusão a primeira letra do ex-presidente da república Epitácio Pessoa¹¹¹.

Quem fez a festa? Quem participou? Toda a sociedade sousense? Deixa clara a reportagem do periódico que as festividades não foram para todos. Os discursos, apenas para as autoridades presentes, como também o banquete oferecido, excluiu a população em geral. A festa dançante à tarde se repetiu a noite “para todos” nos “salões do Dr. Emilio Chartinet, construtor do trecho inaugurado, gentilmente oferecido para esse fim”. A orquestra “Pão e Corda”, de Cajazeiras, regida pelo prof. José dos Anjos, animou as danças. Pela madrugada a comitiva embarcou no trem para a cidade de Fortaleza¹¹².

O periódico destaca na reportagem os “homens ilustres” que participaram desse evento: prefeito, deputados estaduais, engenheiros, advogados, comerciantes locais, empreendedores de outras regiões, juiz, promotor, tabelião, padre, presidente do conselho municipal, tenente, delegado, administrador da mesa de renda, médico, cirurgião dentista, agente dos correios, professor entre outras pessoas constituíam as autoridades presentes. A esses foram reservados os momentos solenes¹¹³.

A estação ferroviária fora construída a aproximadamente um quilômetro distante do centro urbano. Situada ao sul da cidade, o edifício era constituído de dois armazéns; duas salas de espera, destinadas para primeira e segunda classe; outra para o agente administrativo; um Water-closet. Segundo a coluna do periódico, a cobertura feita de telhas francesas se estende com longos alpendres “sobre consoles de ferro”. Esses não se encontram presentes na fotografia. É possível que esteja no projeto de construção e venham a ser colocados posteriormente¹¹⁴.

Apesar de se encontrar relativamente distante do núcleo urbano, próximo à estação foi edificada cinco casas para o uso das turmas de ferroviários que exerciam atividades de manutenção da estrada de ferro e outras em que concentrava o trabalho ferroviário. A essas edificações se soma uma sexta, ainda em construção no período, destinada ao agente¹¹⁵.

Com essas alterações nesse espaço há de se pensar que cidade já não era a mesma de 1922, antes da instalação dos trilhos ferroviários. É de se pensar também que a presença da locomotiva a vapor, a denominada “Maria Fumaça”, passou a fazer parte do cotidiano citadino, promovendo algumas mudanças. De acordo com as fontes, a sua chegada e partida

¹¹¹ Idem, Ibidem.

¹¹² Idem, Ibidem.

¹¹³ Idem, Ibidem.

¹¹⁴ Ver: A UNIÃO. Parahyba, 26 de maio de 1926. p. 2

¹¹⁵ Idem.

era motivo de festa para a localidade. Entende-se que não era apenas a máquina em si, como moderno meio de transporte, pois que o seu barulho e o seu apito faziam com que fosse percebida antes dela adentrar a cidade. A urbe passa a estabelecer o tempo em função das partidas e chegadas do trem de ferro. O barulho do resfolegar da máquina, acompanhado de apitos que anunciavam a sua chegada e partida torna-se costumeiro para os habitantes da cidade e todos que moravam ao seu redor, a margem da estrada de ferro¹¹⁶.

É de se pensar que, além do espaço rural, por onde se dava o itinerário da “Maria Fumaça”, os habitantes citadinos passaram a conviver com sons diferentes característicos de um mundo moderno e que vieram somar com os sons característicos da urbe. Uma nova era adentrava as ruas de Sousa introduzida pelo trem de ferro. O apito e o barulho ensurdecidor constituíam um tempo marcado pela chegada e saída, passagem do trem, quase cotidianamente. A estação era um espaço de sociabilidade e o encontro com o inusitado.

Esses momentos nos são lembrados por alguns de nossos entrevistados e memorialistas. Certo memorialista traduz em suas recordações as representações que a sua geração construiu sobre a importância do trem na cidade de Sousa e região. Em um determinado trecho ele destaca a familiaridade que todos tinham para com certa locomotiva. Depois de um acontecido na cidade, para onde convergiu um considerável número de pessoas, lembra o seu primeiro contato com a máquina de seus encantos:

Rumei para a estação, fui conhecer ‘in loco’ a ‘404’, que antes só ouvia falar de nome. A ‘404’, era uma máquina locomotiva com o bojo de bronze. A mais afamada ‘Maria Fumaça’ que já riscou os trilhos no percurso entre Sousa e Fortaleza. Corria veloz e serena sobre os trilhos e desenvolvia até 50km/h, (...) Nunca deu defeitos, jamais se cansou entre as duas cidades, a ‘404’ era a ‘Maria Fumaça’, aos (sic) conhecida e estimada pelos passageiros, pois não atrasava, chegava dentro do horário em cada estação. A ‘404’, era também querida e disputava pelos maquinistas e demais tripulantes, pois com ela à frente do comboio, a viagem tornava-se uma segurança e uma tranquilidade, e em tom de ‘blague’ afirmavam: ‘a bichinha conhece bem a estrada, é só soltar as rédeas que ele chega lá e chega bem...’

Por todos esses motivos, a locomotiva ‘404’ só andava limpinha, polida, lubrificada e oleada, chegava a reluzir ao sol. E tinha um apito agudo e estridente, sinal dos fortes e vigorosos, quando soava, escoava nas redondezas sinal característicos já familiarizado de todos. Nas partidas, ao badalar do sinete pelo Agente da Estação, um Zé Bringel, o movimento da ‘404’ me fazia lembrar dos meninos dos sítios que vinham às feiras da cidade, para comer pão. Após um apito, como a pedir: ‘Café com pão... bolacha não café com pão... bolacha não...’ em ritmo crescente e acelerado a mais um apito e deslizava nos trilhos, estrada acima, até desaparecer na

¹¹⁶ De acordo com as falas dos nossos entrevistados o trem era um personagem bastante forte no cotidiano de Sousa. LUCENA, Jeander Batista de. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 25 de setembro de 2010; SOUSA, Aníbel Vicente de. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 25 de setembro de 2010; MARQUES, Robson Araújo. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 26 de setembro de 2010.

curva. Em vez de café com pão, o fouguista alimentava de lenha a '404' que saía bufando e dando baforadas grossas de fumaça preta, em busca de Fortaleza¹¹⁷.

Até o início dos anos de 1930, a malha ferroviária vinda do Ceará se estendia apenas até a cidade de Sousa. Um ambicioso projeto que desejava a construção da ferrovia ligando o sertão ao litoral se encontrava apenas nas páginas de jornal e em discursos políticos. Porém, era interesse da elite sousense que tal obra se realizasse. Os trabalhos já se encontravam bem adiantados até a cidade de Pombal e sua conclusão era esperada como uma redenção para Sousa. "A estrada até Pombal virá nos desinsular, durante o inverno, das águas dos rios precipitados [Piancó e Piranhas], facilitando nossas comunicações com o litoral. O prolongamento da estrada de ferro até Pombal, (...), vai aliviar a situação precária de nossa população pobre". Se a seca era tomada como um fator que podia ser vencido, em parte, pelos trilhos de ferro, por outro lado, nos períodos de precipitação chuvosa as águas dos principais rios dessa região tornavam-se um grande obstáculo para a comunicação entre Sousa e outras cidades, especialmente para o litoral¹¹⁸. Com isso, a ferrovia funcionaria como um canal de comunicação que manteria a constância do fluxo de informação de Sousa com Campina Grande e a Capital.

Em final de dezembro de 1951 houve a inauguração da rede ferroviária que ligava o sertão ao litoral potiguar¹¹⁹. A cidade tornou-se palco de mais uma festa com essa novidade. Exatamente, no dia 29 do mesmo mês, foi inaugurada a ferrovia que interligava as cidades de Mossoró via Mombaco até Sousa. O evento foi marcado pela presença de uma comitiva de autoridades para a realização do momento solene, entregar aos sousenses mais uma conquista. Com isso, a cidade tinha razão para falar em progresso. O contentamento era geral, pois "as manifestações populares estiveram à altura da significação do grande acontecimento em nossa terra". Do churrasco feito na fazenda de "Lagôo dos Patos" (sic) ao baile dançante no Ideal Clube essa manifestação de alegria encantava a todos¹²⁰.

No ano de 1953 os serviços de construção da estrada de ferro entre Patos e Campina Grande já estavam bem adiantados e as expectativas eram as de que logo se encontraria o

¹¹⁷ Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. *Minha terra, minha gente*. S/L: s/e, 1979. p. 58-59

¹¹⁸ Ver: **JORNAL DE SOUZA**. Sousa, 28 de outubro de 1931. Ano II, nº 60. p. 1

¹¹⁹ O traçado ferroviário ligando Mossoró ao Estado da Paraíba fora resultado do projeto de engenharia que estudou as possibilidades, inicialmente, de dois traçados. O primeiro, ligando aquela cidade potiguar diretamente à cidade paraibana de Pombal; o segundo traçado ligaria Mossoró à cidade de Sousa. Vigorando este último por apresentar melhores condições estruturais. Ver: PASSOS, Edson Junqueira. **Reconhecimentos gerais para o prolongamento da estrada de Mossoró, de São Sebastião a Souza e Pombal**. Coleção mossoroense. Vol. CCXXXIX.; Ano XV da ESAM, 1982.

¹²⁰ Ver: **A UNIÃO**. João Pessoa. 10 de janeiro de 1952. Nº 8, p. 5

transporte ferroviário fazendo suas viagens cotidianas entre as cidades do Recife cortando o centro do estado da Paraíba até o outro extremo, a capital do Ceará. Tanto estavam em fase final nessa data que se “não faltassem trilhos, o trem desceria a serra já no próximo ano, percorrendo uma extensão de cem quilômetros”¹²¹.

Portanto, nos fins da década de 1950 dá-se o início a construção do tão esperado trecho ferroviário que ligava a Rede Viação Cearense, com seu ponto terminal em Patos, a rede ferroviária da Great Western em Campina Grande, o qual faria parte de um “vasto plano ferroviário que liga o Sul ao Nordeste do país”. Em 1958, precisamente no dia 8 de fevereiro na cidade de Patos, “em frente à estação da RFN, grande multidão se postou desde as primeiras horas da tarde para testemunhar o histórico acontecimento”¹²².

Com a ligação desses dois trechos a possibilidade de transportes de mercadorias e pessoas para a cidade de Campina Grande, João Pessoa e a capital pernambucana aumentou consideravelmente para os habitantes do município de Sousa e região, os quais sofriam a grande poeira durante o período de estiagem e os lamaçais, buracos e atoleiros na única rodovia na estação chuvosa. Agora, com a rede ferroviária cortando todo o Estado, Sousa estaria interligada aos principais centros urbanos regionais. Se há mais de três décadas já se chegava a Fortaleza em pouco tempo, agora a capital paraibana e a cidade do Recife também se aproximam muito mais do sertão. “Que não se repitam mais os ciclos enormes que desesperam a gente da ação administrativa e criam da ironia popular aqueles apôdos como que caiu sobre a Rede de Viação Cearense, cuja a sigla – RVC – era traduzida pelos nordestinos como R... Velha Cansada”¹²³.

A tão falada ferrovia que iria promover o progresso no sertão paraibano tornava-se, naquele momento, uma realidade. A criação de uma expectativa em torno de uma “grandiosa obra” pública acabou por gerar uma situação de desconfiança por parte da sociedade e que, dessa maneira, passou a tratá-la ironicamente, a ferrovia “andava bastante cansada”. O fato é que a construção do trecho ferroviário entre Sousa e a cidade Campina Grande somente é concluído aproximadamente três décadas depois.

O trem foi ali compreendido por muitos como o primeiro elemento modernizador que trouxe a marca do progresso e que se notabilizou como instrumento civilizador. É evidente que a locomotiva implicou um conjunto de elementos modernos que provocou grandes transformações em diversos rincões do mundo. Como define Gilberto Freyre “a via - férrea

¹²¹ Ver: A extensão do trecho entre as duas cidades paraibanas, Campina Grande – Patos, era de 137 quilômetros. **A UNIÃO**. João Pessoa, 19 de setembro de 1953. nº 205. p. 4.

¹²² Ver: **A UNIÃO**. João Pessoa, 20 de fevereiro de 1958. Ano LXVI, nº 38. p. 3

¹²³ Ver: **A UNIÃO**. João Pessoa, 2 de fevereiro de 1958. Segundo Caderno. p. 3

tomou possível a modernização de condições de vida em numerosas áreas do país; (...) Espalhou certos traços de progresso material que, viajando de trem ou acompanhando as linhas férreas, acabaram chegando ao próprio sertão”¹²⁴.

Na medida em que os trilhos de ferro iam sendo instalados e as estradas foram sendo reconstruídas ocorreu uma modificação no espaço físico. Como descreve Gilberto Freire: “outras marcas dos caminhos de ferro sobre a paisagem brasileira, além dos trilhos (...) foi a das pontes - principalmente as de ferros - e dos viadutos”. A paisagem natural revolvida pela técnica completa-se com a maravilha da mecânica que se incorpora como um sublime espetáculo. A invenção humana vence a natureza em seu estado bruto. Esse olhar redesenha uma realidade e avança além dessa num tom quase épico para chegar ao ponto até aonde vai à capacidade do homem de transformar e criar. A ferrovia veio promover a construção de uma nova paisagem. “... em alguns pontos do Brasil, sabe-se que, a construção de estradas de ferro se assinalou por notáveis vitórias da técnica sobre a natureza”¹²⁵. A façanha humana ultrapassa os limites da natureza e tenta sobrepor-se a ela.

Essa relação entre o trem de ferro e a natureza é bastante discutida pela história e a literatura. Durante o século XIX a descoberta da combinação de novos materiais, o ferro e o vidro, em grandes construções inaugurou uma nova era do espetáculo do mundo capitalista, gerando novas expectativas e produzindo no imaginário coletivo uma nova ilusão, a do desejo do homem de submeter toda a natureza ao seu domínio. As representações dessa “mecânica moderna” construída por uma literatura universal não revelam apenas o triunfo do engenho humano, também acorda os momentos em que o homem morre por acreditar demasiadamente em suas invenções, as quais seriam capazes de superar a força da natureza¹²⁶.

Há um variado número de imagens literárias que expressa a presença do trem de ferro em diferentes lugares do Brasil e regiões que nos possibilita pensar esse transporte moderno no cotidiano de algumas cidades e campo por onde percorria. Como representação essa literatura¹²⁷ nos ajuda a recuperar uma realidade que parte da sociedade vivenciou quando do uso desse conforto que veio transformar os conceitos de tempo e espaço, promover a

¹²⁴ FREYRE, Gilberto. *Os ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília INL, 1977. pp. 84-85

¹²⁵ Ver: Idem. p. 82

¹²⁶ ARANHA, Gervácio Batista. O trem de ferro em imagens literárias: advento triunfal da mecânica moderna no Brasil na transição do século 19 para o 20? In: CITTADINO, Monique; GONÇALVES, Regina Célia (org.). *Historiografia em diversidade: ensaios de história e ensino de história*. Campina Grande - PB: Editora Universitária/UFCG, 2008. pp. 143-162. Sobre o triunfo da mecânica moderna e ver também: PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Exposições universais: espetáculo da modernidade do século XIX*. São Paulo: HUCITEC, 1997. HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das letras, 1988.

¹²⁷ Idem.

instituição de novos hábitos e costumes, especialmente no que diz respeito a maior intensidade de produtos industrializados e de determinadas práticas culturais que acabaram por redefinir o cotidiano local da cidade e da região.

A presença do trem no cotidiano da cidade de Sousa e em suas viagens são “recuperadas” por alguns de nossos entrevistados que vivenciaram momentos importantes da vida dessa urbe. Entre esses se encontra o senhor Jeander Batista. Nascido em Aparecida¹²⁸ no ano de 1942, viveu toda a sua infância e juventude em Sousa onde logo cedo começou a trabalhar. Para ele, o trem promoveu grande crescimento econômico na cidade e na região:

O trem era quem transportava o caroço do algodão para Campina Grande, para a fábrica da SANBRA. Então, os caminhões, inclusive de meu pai, Teodoro e outros e outros, transportavam o caroço em caminhões sem grade para facilitar mais. Tanto facilitar a carga como a descarga nos vagões. (...) Então o trem tinha essa finalidade além de outras, porque ohe: ele levava o caroço para Campina Grande. A SANBRA tinha um ramal para dentro da própria indústria. Quando chegava lá em Campina o vagão ia deixar dentro da indústria. Sousa naquela época era um dos maiores produtores de banana do Nordeste. Carreguei muita banana com papai, eu adolescente, nesses sítios daqui da vizinhança para ser embarcada no trem para Mossoró, João Pessoa e Fortaleza.

Trazia sal de Mossoró para aqui para a cidade. Aqui tinha Gregório Duarte, eu ainda me lembro do nome. Um dos maiores exportadores de sal para aqui. Ele começou ali onde é a delagacia da polícia civil, ali na estação. Depois, o movimento cresceu tanto que ele foi onde hoje é a savoria novo reino, no Jardim Brasília¹²⁹, ... já saída para São Gonçalo. Então, esse sal era vendido para toda a região. A farinha de trigo daqui vinha dos moinhos lá de Fortaleza, ... os moinhos Teones. Vinha também através do trem, vinha através do trem. O açúcar que vinha de Campina Grande, a maioria vinha através do trem¹³⁰.

A fala acima nos traz informações sobre a intensa relação que o transporte ferroviário tinha com a vida econômica da cidade. Não era simplesmente o consumo que se tinha apenas em Sousa, porém em grande parte da região porque aquela estação ferroviária tornara-se o centro de embarque e desembarque de mercadorias para quase toda a grande área do Vale do Rio do Peixe. Ou seja, não se trata simplesmente de uma relação econômica que favorecia o comércio local, mas também a troca de produtos que tornava a região muito mais próxima daqueles grandes centros urbanos com os quais essa urbe estava ligada através da ferrovia.

¹²⁸ Tratava-se de uma pequena concentração de casas, distando 8 quilômetros ao leste da cidade de Sousa. Aparecida foi desmembrada do município de Sousa através da Lei nº 5.896 de 29 de abril de 1994 e elevada à categoria de cidade. Ver. IBGE Cidades. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em 20 de janeiro de 2011.

¹²⁹ O bairro Jardim Brasília é localizado na área sudoeste da cidade. Ver: Prefeitura Municipal de Sousa. Lei nº 2.080/2005. Podemos encontrar nessa Lei as denominações e localizações de todos os bairros da cidade.

¹³⁰ LUCENA, Jeander Batista de. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 25 de setembro de 2010.

Outro sinal de mudança promovida pela presença do trem de ferro na cidade de Sousa foram os periódicos que muito influenciaram os costumes da gente da urbe. No Sertão paraibano o jornal demorava mais de dez dias para chegar da capital cearense ou de Campina Grande. Antes da presença do transporte motorizado nas terras interioranas, o trajeto entre as pequenas urbes e a grande cidade era feito exclusivamente no lombo de burros. Os tropeiros eram, praticamente, os únicos responsáveis pela comunicação das cidades com os centros de efervescência comercial como Campina Grande, Mossoró e cidades cearenses ligadas à capital por vias férreas¹³¹. Isso começou a mudar a partir de 1922 com o advento do transporte ferroviário na região que interligava essa área à Capital cearense. Com isso, os jornais de Fortaleza chegavam com o máximo de um dia de atraso. Com a inauguração do trecho que ligava Sousa à Campina Grande a influência se tornou muito maior.

Um exemplo do consumo dessa literatura jornalística está expresso na fala do senhor Albino Cordeiro.

Eu gostava de comprar revista tico-tico¹³². O tico-tico era uma revista muito instrutiva: tinha história para crianças e história da civilização etc, história do império romano, dessas coisas. Tudo isso eu li. Por exemplo, eu li Vinte mil léguas submarinas. Um romance daquele francês,... Júlio Verne. Tudo no Tico-tico. Toda semana vinha uma página que eu comprava,... eu comprava o Tico-tico toda semana. Foi aí onde eu me dediquei mais..., me despertou mais a literatura¹³³.

Natural de Barbalha, no Estado do Ceará, Albino Cordeiro chegou a cidade de Sousa no ano de 1926 contando apenas 3 anos de idade. A sua infância não foi apenas de brincadeiras e estudo. Durante esse período de sua vida trabalhou como comerciário em um mercado de propriedade de seu pai. Nos momentos de folga adorava ler páginas de jornal e revistas a que tinha acesso, como a Tico-tico.

O que o nosso entrevistado nos informa é a maneira como aprendeu a gostar de literatura, através das páginas de determinada revista que costumava comprar. Ele deixa claro como tais meios podem influenciar facilmente o leitor ao declarar que manteve contato com a literatura a partir de periódicos. Essa prática fora comum na França durante a primeira metade do século XIX. Alguns jornais franceses costumavam seduzir seus leitores através da publicação em suas páginas de romances famosos. Escritores como Alexandre Dumas,

¹³¹ Ver: ARANHA, Trem, modernidade e imaginário na Paraíba...

¹³² Segundo Tânia Regina de Luca, a revista O Tico-Tico era destinada ao público infantil que divertia os leitores com as aventuras de seus personagens e até agindo pedagogicamente no cotidiano das crianças leitoras. A sua circulação ocorreu ininterruptamente entre 1905 a 1962. Ver: LUCA, TÂNIA Regina de. Fontes impressas: história dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bacellar (org.). Fontes históricas. São Paulo: Contexto, 2005. pp. 111-153. Ver também: Zita de Paula Rosa, O Tico-Tico: meio século de ação recreativa e pedagógica. Bragança Paulista: EDUSF, 2002.

¹³³ CAVALCANTI, Albino Cordeiro. Entrevista concedida ao autor. Sousa, 04 de jul. de 2009.

Eugène Sue, H. Balzac tiveram obras publicadas em folhetins de jornais franceses e consumidas por uma classe média e pela elite¹³⁴.

Bem verdade que a sociedade letrada da cidade de Sousa tinha contato com periódicos de outras cidades, principalmente das grandes capitais como o Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza etc. Em publicação de uma edição do Jornal de Souza uma de suas páginas nos revela tal afirmação: “temos recebido com regularidade os seguintes periódicos: “Brasil – Novo”, de Campina Grande; “Correio da Manhã”, da cidade de João Pessoa; “O Nêgo”, de Princesa, na Paraíba; “A Gazeta do Cariri”, de Crato no Estado do Ceará; “O Êcho”, editado em Juazeiro, na Bahia; “Município do Assu”, no Estado do Rio Grande do Norte; “A Folha de Itu”, de São Paulo; “Gazeta do Rio”, de Rio de Janeiro. Isso servia de fonte para as informações de caráter nacional e oferecia as novidades quanto as técnicas de edições, de estética e mercado. Segundo o senhor Evilásio Marques o seu pai tinha uma gráfica em que foram confeccionados inúmeras edições de periódicos locais e da vizinha cidade de Cajazeiras, além de todo um material tipográfico que atendia diversas cidades circunvizinhas. As assinaturas de revistas e periódicos chegavam em Sousa através do transporte ferroviário.

O senhor Albino Cordeiro foi agente representante dos Diários Associados na década de 1950. “Eu passei uns cinco anos vendendo as revistas o Cruzeiro, Manchete, essas coisas”. De acordo com a sua fala essas revistas chegavam a Sousa no comboio ferroviário. “Vinham tudo no trem”.

O memorialista Deusdedit Leitão lembra seus dias de empenho na fundação de alguns jornais e revistas em Sousa e Cajazeiras, além de outras cidades em que desempenhou suas atividades de classificador de algodão e, em momentos distintos, a de chefia do Posto de Fiscalização em algumas cidades. Ele lembra as influências que certos periódicos editados no Rio de Janeiro, tais como *O Jornal*, a *Revista da Semana*, tiveram em algumas páginas daqueles que ele e outros fizeram circular na região do oeste paraibano¹³⁵.

É de se pensar que existia uma elite que absorvia o mercado da literatura jornalística e também aqueles que as produziam. A circulação freqüente de tais periódicos que traziam as cidades em suas páginas e colunas era a manifestação de uma sociedade que recebia fortes influências de outros espaços promotores dessas manifestações. O exemplo do senhor Albino Cordeiro, soa bem se pensarmos que o contato com os grandes centros difusores da informação dos novos modos de fazer e ser infiltravam em uma sociedade que aspirava tais

¹³⁴ Ver: ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a França no século XIX*. São Paulo: editora brasiliense, 1991.p. 97-107

¹³⁵ LEITÃO, Deusdedit. *Inventário do tempo: memórias*. p. 267

mudanças naquelas urbes na tentativa de aproximá-las mais ainda do denominado mundo moderno.

Quem teria acesso a esses jornais? Não seria grande parte da população da região que se tornara leitora destes informativos, mas um reduzido número de pessoas que garantia sua participação no consumo daquelas páginas, alimentando-se das novidades que elas traziam de todos os lugares. Na verdade, essas leituras eram compartilhadas com outras pessoas. O fato é que a maioria dos cidadãos que não tinham acesso a esse meio de comunicação acabava por obter tais informações através dos próprios leitores dos periódicos.

As viagens nas páginas de livros, jornais e revistas alimentaram bastante um mundo imaginário dos “costumes civilizados” que se materializavam no bem-estar de certo grupo social sousense, embora a maior parte da população dali não tenha participado dessa experiência.

A presença do trem de ferro como transporte coletivo, acessível a todos que pretendessem empreender pequenas ou longas viagens, favoreceu a um expressivo número de habitantes de Sousa. As viagens de trem a diferentes lugares que estavam ligados àquela cidade através dos trilhos ferroviários ofereciam preços acessíveis também à população pobre do sertão. Fossem às cidades vizinhas ou até mesmo a Fortaleza, Patos, Campina Grande, João Pessoa e/ou Recife, os empecilhos enfrentados por outro meio de transporte não se faziam presente nas viagens ferroviárias. De acordo com as falas dos nossos entrevistados, a maioria da população que habitava a região viveu essa experiência moderna, marcada pelo impacto resultante do tempo produtivo do trem.

O senhor Aniobel Vicente não esquece em nenhum momento as suas viagens na “Maria Fumaça”. Com apenas 8 anos de idade, no ano de 1948, trabalhava com seu pai em olarias nos arredores da cidade de Sousa, onde nasceu, ajudando a manter o sustento de uma família de 11 pessoas. Em sua entrevista ele lembra de suas viagens na década de 1950. Segundo o nosso entrevistado, os trens eram muito desconfortáveis porque os seu bancos eram como “aqueles bancos de colégio”.

Agora, o restauranete era lá no trem mesmo, entendeu? Aí depois que veio o Asa Branca já foi mais confortável. Cadeiras reclináveis e atendimento ao pessoal. Os camelôs andando pelos vagões oferecendo chocolate, cigarro, tudo, bomboniere, tudo, tudo! Aí já era uma coisa mais confortável. O alimento, você podia pedir ao garçom o cardápio. Você pedia, vinha deixar na sua cadeira. Você almoçava ali mesmo sentado. Era confortável. Música ambiente. Que, de Fortaleza para Sousa, tem uma música que tocou muito que quando eu escuto a música de Raul Seixas, eu retroajo o tempo e vejo eu viajando de trem, trem Azul, não é? É aquela: *ói, ói o trem!* Entendeu? O trem das sete. Isso me traz uma recordação forte. Aí é quando eu volto o tape. Entendeu? Aí eu me sinto viajando aquelas estradas alí do Ceará: Piqué

Carneiro, Senador Pompeu, Iguatu, Cedro, Quixaramubim, aquele meio de mundo tudinho ali. Era uma viagem exaustiva, cansativa, mas porém boa, porque você vinha contemplando e vendo as coisas boas, conhecimento, enriquecendo o seu conhecimento¹³⁶.

O senhor Aniobel trata, inicialmente, de lembrar do conforto que o trem oferecia. É de se entender que para o entrevistado as experiências com as viagens de trem, relativamente confortáveis, lhes foram oportunas na descobrerta de outros lugares, o que contrasta com uma infância dedicada exclusivamente ao trabalho e que lhe nega o direito de brincar, de se divertir com outras crianças. “Eu trabalhava muito, ajudando ao meu pai e não tinha tempo de brincar”.

Outros relatos de pessoas que vivenciaram esse mesmo período se aproximam da fala do entrevistado acima. Entre esses está o do senhor Robson Araújo. Ele lembra, com entusiasmo, quando fez a sua primeira viagem. Robson nasceu em 1944 em Florânia, no Estado do Rio Grande do Norte, e passou a residir em Sousa com a sua família no ano de 1947. Os seus relatos apresentam uma cidade dos anos de 1950. Quando criança, a passagem cotidiana da “Maria Fumaça” na cidade lhe chamava muito a atenção, embora não sentisse vontade alguma de conhecê-la de perto e, muito menos de viajar de trem. A sua primeira experiência como passageiro nesse meio de transporte somente aconteceu aos seus 16 anos de idade.

Tinha um trem que ia para o Ceará, passava no Cedro, no Ceará. Uma vez eu fui e achei gostoso. Nunca quis andar de trem, mais um dia eu fui e achei bom. (...) Nesse tempo eu já era grandinho, não é? Já bebia um negocinho. Aí tinha um conhaque. Só vendia conhaque nesse tempo. Tinha a segunda uma tinha. Tinha uns buracos na mesas para botar os copos. E eu fui essa viagem rapaz mais um amigo meu, tomando um conhaque... Só via a zuada ruuuu! Quando passava uma serra, um túnel. Faz uma zuada danada. Aí, eu me espantava um pouco, mas o resto foi normal e voltei e achei bom¹³⁷.

Quando perguntamos sobre os momentos de chegada e partida do trem, os entrevistados recuperam esses instantes com muitos detalhes, fazendo reviver as alegrias e

¹³⁶ SOUSA, Aniobel Vicente de. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 25 de setembro de 2010. A partir de 1952 os trens de ferro que circulavam na região do litoral da região Nordeste, a R. F. N. (Rede Ferroviária do Nordeste) que interligava as regiões do estado de Alagoas a Paraíba ganharam um carro restaurante, arrendados por particulares, que oferecia todas as refeições do dia e alguns petiscos, além de bebidas diversas. Esses serviços foram estendidos a grande parte da ferrovia do Nordeste por conta da cobrança constante da imprensa, principalmente. Ver: **A UNIÃO**. João Pessoa, 05 de agosto de 1952. Nº 174, p. 9. Contudo, nos parece que o senhor Aniobel lembra os anos de 1960 em que fora inaugurado uma linha de trem Recife-Fortaleza.

¹³⁷ MARQUES, Robson Araújo. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 26 de setembro de 2010. Atualmente o senhor Robson dirige o Vale dos Dinossauros, espaço que concentra a manutenção e preservação de pegadas de dinossauros descobertas no leito do rio do Peixe.

até instantes que foram para alguns desagradáveis. Para o senhor Aniobel Vicente, a década de 1950 e os anos iniciais de 1960 foram tempos verdadeiramente alegres:

Olha! Era uma noite de festa. Era uma noite de festa. As pessoas faziam questão de ir para a estação. Aquele momento prazeroso de ver o desembarque. As pessoas, até mesmo esperar fulano que vem, entendeu? Muitos namorando. Namorados iam, outros vinham e tal... E quando o trem parava, alguns jovens faziam questão de entrar no vagão para saber como era. Mas tinha que ser rápido porque ele ia sair para fazer a manobra. Agora, só tinha uma coisa que incomodava, e muito! Era no momento da manobra do trem: interditava, interrompia a passagem que via que dava acesso a Sousa. Muitas das vezes até ambulâncias conduzindo doentes, prejudicava. Era preciso até parar e destrelar o trem para a ambulância passar e depois atrelar novamente. Porque se fosse esperar as monobras todas desses trens para se posicionar na posição de partida, passa muitas horas. Isso inquietou muita gente¹³⁸.

Essas sensibilidades foram compartilhadas pelos que vivenciaram esses momentos de encontros e desencontros proporcionados pela chegada e partida do trem de ferro. Se para alguns era o trabalho que lhe convidava, para a maioria que convergiam para a estação tratava-se de uma diversão, de instantes de puro entretenimento. Mas o trem também incomodava, aos que tinham pressa, quando tornava-se um obstáculo nas vias de passagem.

O senhor Eilzo Nogueira também nos lembra desses acontecimentos que marcaram a sua vida. Em alguns instantes da entrevista ele se reporta a sua infância durante os anos de 1940 que lhe foram fortemente impressos em sua memória. Das brincadeiras infantis às responsabilidades a serem cumpridas, todo o cotidiano urbano era um concerto de alegrias. Para o senhor Eilzo, a cidade era um celeiro de personagens cômicas e eu “me divertia muito com isso”. Nascido em Sousa no ano de 1934, ele participou dos muitos momentos da vida da cidade. Enquanto a sua mãe dedicou-se apenas aos afazeres domésticos, o seu pai desenvolveu as atividades de agente fiscal e de representante comercial. Diferente de muitos dos habitantes sousense, ele teve a oportunidade de dedicar grande parte do seu tempo aos estudos, concluindo o curso de ciências jurídicas na década de 1950. Logo em seguida, ingressou na carreira profissional como defensor público do Estado da Paraíba. Exerceu os cargos de secretário de estado de segurança pública e de interior e justiça. Na década de 1970 foi eleito deputado estadual durante duas legislaturas.

Na sua fala o entrevistado acima narra os tempos alegres que viveu durante a infância e juventude.

¹³⁸ SOUSA, Aniobel Vicente de. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 25 de setembro de 2010.

Na hora do trem a gente ia assistir a chegada do trem (...) pessoas que chegavam, pessoas que vijavam. Rapaz e moça gostam disso, não é? Era um movimento danado na estação. Eu me lembro de uma vez aqui que nós reunimos a rapaziada de Sousa, todas as famílias para receber duas pessoas formadas que chegaram aqui, três pessoas: Romeu Gonçalves que foi deputado; Didi gadelha, dr. Abílio Queiroga que era dentista; e dr. Antonio Silveira que era dentista. Então, eles vieram. Todas as famílias combinaram, marcaram para quando eles virem, as famílias irem receber. Foi toda a cidade receber esse trem, a formatura deles três. E depois que chegava em Sousa, então a gente não ia mais para o trem, ficava na rua olhando os ônibus passarem, chegarem e saírem, chegarem e saírem. Era um movimento danado. Era uma animação danada na cidade¹³⁹.

O senhor Eilzo lembra o quanto o fluxo de chegada e saída dos trens na cidade movimentava a população sousense. Ao falar da reunião de pessoas na estação para receber os recém-formados ele afirma a importância que esses profissionais obtinham na sociedade local e regional.

Ainda nas palavras do entrevistado acima, o espaço rodoviário é também um local privilegiado onde se reuniam parte dos jovens citadinos durante os embarques e desembarques. Todos esses locais – estações ferroviária e rodoviária – se tornaram uma espécie de promotores de “festas” para os habitantes, principalmente para a população jovem que se sentia atraída por esses momentos e para lá se deslocava a busca de entretenimento e distração. A chegada de um trem ou ônibus era sempre um motivo para sair de casa, fugir de um “dia monótono”. Quem chegava sempre portava consigo novidades e quem saía estava intimado a trazer outras informações.

A década de 1950 fora para a senhora Maria Bernadete os anos mais felizes de sua vida. Nasceu em 1946 e viveu a sua infância e juventude com os seus cinco irmãos. “Eu era a mais nova e meu pai não me prendia... aliás ele nunca prendeu a gente”. Embora tenha sofrido muito com a perda de sua mãe não lhe faltou carinho, “o meu pai conversava muito comigo”. O seu pai era farmacêutico na cidade onde tinha uma farmácia, na qual manipulava e vendia medicamentos. O acervo bibliográfico mantido em sua residência e a forte influência do pai foram fatores fundamentais que lhe ensinaram a gostar de literatura desde cedo. Em 1969 graduou-se em Sociologia e Ciências Políticas pela Universidade Federal de Pernambuco. Mas essa distância não lhe fizeram esquecer da sua terra natal. Ela lembra detalhadamente de seu tempo de criança e juventude.

Olha, a chegada do trem, evidentemente que não para todas as classes, não é? Mas a chegada do trem era uma festa. Esse trem ia até Mossoró, no Rio grande do Norte. E, em geral, as pessoas iam todas para lá, ou para tomar um

¹³⁹ MATOS, Eilzo Nogueira. Entrevista concedida ao autor. Sousa, 17 de janeiro de 2011.

cafezinho, bater um papo ali na estação, ver quem chegou quem não chegou para receber encomendas que vinham muitas e para receber os familiares. Então, tinha os carros de aluguel que não eram táxi. Os carros de aluguel iam muitos para lá para levar gente, para guardar bagagem e tal. E era uma coisa muito movimentada. Era uma turma que ia toda para lá: reunir, receber os parentes, receber encomendas. Era um acontecimento realmente, a chegada do trem. Tinha muita importância¹⁴⁰.

Essas sensibilidades captadas pelos entrevistados acima revelam o quanto foi importante a presença cotidiana do trem na cidade de Sousa. O quanto a máquina gerava expectativas e curiosidades em torno de sua automação. Apesar de se concentrar em sua chegada e saída, certa multidão atraída pela convergência de muitas pessoas, viajantes ou não, a própria locomotiva era objeto de curiosidade, para não dizer também que encantava muitos espectadores. Isso fica claro na última fala acima quando o entrevistado lembra: “E quando o trem parava, alguns jovens faziam questão de entrar no vagão para saber como era”. O desejo de entrar no trem, de conhecê-lo, de experimentar aquela invenção, se não era tomado por todos, mas por muitos que ali conviviam cotidianamente com esse signo do moderno. O que nos faz pensar o encanto da passagem que aquele transporte gerava não somente em Sousa mas também em toda a região que ele atravessava. E como o senhor Eilzo Nogueira afirma, eram os jovens que mais frequentavam a estação. A estação era uma porta de entrada para a cidade. Era por ela que muitos chegavam, voltavam e ou partiam.

Porém, não são apenas imagens de um encanto que o trem traz em suas viagens pelas cidades vizinhas e ou mais distantes. “Fiquei perturbada com aquela algazarra: gritos de mulheres, choros de crianças, pregões de vendedores de frutas, pães, bolos e até mesmo água”. Essa revelação não se compactua com algumas lembranças trazidas por nossos entrevistados. A experiência de sua viagem revela um lado avesso do encanto costumeiro produzido por esse moderno meio de transporte. A sua narrativa incute um outro mundo, o da perturbação, que se estabelecia consequentemente dentro dos vagões daquele trem¹⁴¹.

A multiplicidade de sons produzidas pelos passageiros e vendedores ambulantes nos vagões do trem se tornara para a viajante instantes de perturbação. Ao que nos parece, o que era para a viajante não era o mesmo para os demais que participavam daquela sonoridade. Se as vozes e os ruídos de que fala a autora acima são tomadas por ela mesma como uma algazarra, ou mesmo a representação de uma desordem, é porque a sua apreensão perceptiva

¹⁴⁰ NÓBREGA, Maria Bernadete Mariz Melo. *Entrevista concedida ao autor*. João Pessoa, 03 de novembro de 2010.

¹⁴¹ Ver: GADELHA, Julieta Pordeus. *Em busca da vida ou da morte?* In: *Letras do Sertão*. Sousa, setembro de 1955. Ano 4, nº 13. p. 7

do espaço sonoro está primeiramente constituída pelos códigos de estética de um determinado grupo social¹⁴².

O fato é que a autora do trecho acima torce o nariz para o inestético. A presença de pessoas pobres e seus hábitos incomodava bastante a gente rica da cidade. Os lugares habitados e ou frequentados pelas classes baixas eram vistos pelo discurso da estética e higienista como espaços da desordem. O afastamento e/ou o distanciamento entre as duas principais classes sociais, entre pobres e ricos, são evidentes nos documentos históricos. E isso não revela apenas um lado da história, mas, antes de tudo, a existência de um embate constante entre as diferentes classes sociais, entre os diferentes grupos, e os quais produzem cada um as suas representações do mundo e das coisas.

As imagens representativas de um lugar coletivo construído por Aluísio de Azevedo em sua obra *O cortiço*, insinua a percepção de um espaço de desordem. Não é apenas do trabalho duro que João Romão, personagem principal, inicia a edificação das três casinhas, pois que “o velhaco, fora de horas, junto com a amiga, furtava à pedreira do fundo, da mesma forma que subtraíam o material das casas em obra que havia por ali perto”. Sem perder um dia de domingo ou “dia santo”, João Romão nunca desperdiçava “a ocasião de assenhoriar-se do alheio, deixando de pagar todas as vezes que podia e nunca deixando de receber, enganando os fregueses, roubando nos pesos e nas medidas, comprando por dez réis de mel coado o que os escravos furtavam da casa dos seus senhores”. Ao que nos parece, a construção do cortiço principia com uma prática de apropriação fraudulenta. Com isso o autor nos permite imaginar que esse espaço já nasce em um estado de desordem. A gente que passa a habitar os quartos do cortiço tem, cada uma delas, uma característica peculiar que compõe, juntos, todo um quadro de percepção e imaginação que se tem sobre os costumes e os hábitos da população pobre¹⁴³.

O cotidiano dos moradores das casas e quartos alugados pelo personagem acena um espaço mal dividido em compartimentos pequenos e desumanos. Azevedo procura retratar um lugar de diversidade, fazendo surgir na sua narrativa diferentes atores sociais que, em sua grande maioria, situavam-se numa área social de exclusão. Para denunciar a existência de um Rio de Janeiro pobre e miserável, ele procura se aproximar de um mundo animalesco. Essa característica parece soar mais forte em um trecho em que o autor narra os instantes de

¹⁴² Sobre a constituição de espaço sonoro ver: CORBIN, Alain. Do Limousin às culturas sensíveis. In: ROUX, Jean-Pierre; SIRINELLI, Jean-François(org.). **Para uma História Cultural**. Tradução de Ana Moura. Lisboa: editorial Estampa, 1998. p. 97-110

¹⁴³ Ver: AZEVEDO, Aluísio. **O cortiço**. Rio de Janeiro: editora Tecnoprint, s/d. p. 23. Trata-se de um romance que toma como cenário o Rio de Janeiro. A sua primeira publicação ocorreu no ano de 1890.

descanso do personagem João Romão. O fato é que esse, “à noite e aos domingos”, “recolhendo-se fatigado do serviço, deixava-se ficar estendido numa preguiçosa” e “ouvira, a contragosto, o grosseiro rumor que vinha da estalagem numa exalação forte de animais cançados”. Não é apenas esse fragmento que encerra essa compreensão. Quase toda a narrativa afirma que os sons produzidos no cortiço todos os dias eram quase sempre os de “algazarras”, “barulhos”, ruídos e gritarias. Em muitos momentos tornava-se num lugar onde sons de animais e de gente se misturavam¹⁴⁴.

As reformas urbanas do Rio de Janeiro no final do século XIX estavam ancoradas não apenas no discurso de estética, mas de higiene e civilidade. O famoso cortiço *Cabeça de Porco*, onde moravam a gente pobre da capital, era um lugar promotor de vícios de todos os tipos e, portanto, precisava urgentemente ser erradicado. O fato é que, para o discurso médico do século XIX, “os hábitos de moradia dos pobres eram nocivos à sociedade”. As habitações populares passaram a ser vistas como espaços desordeiros e perniciosos e que não se enquadrava numa cidade que se pretendia limpa e bela. Ainda para o discurso higienista civilizador os conceitos de “classes pobres” e “classes perigosas” eram o mesmo¹⁴⁵.

O senhor Jeander Batista afirma que o movimento de trens na estação de Sousa era expressivo. Com a sua presença o mercado da região respirava aliviado. As trocas mercadológicas permitiu também a introdução de determinados valores e costumes ditos civilizados e que correspondiam com a moral cristã habitantes dessa pequena urbe. Apesar de ser apontado como o principal ícone do progresso, o trem também era visto como promotor de certas práticas desordeiras e pecaminosas. Esse entrevistado nos afirma que

Sousa recebia trens de Mossoró, Fortaleza e Recife, diretos. Sem contar que passava em Campina Grande, passava em Patos, passava em São João do Rio do Peixe e saía por aí a fora, Iguatu... Aí tinha o trem da segunda-feira, que chegava aqui, saía da segunda para a terça, da quarta para a quinta e da sexta para o sábado para Recife, Fortaleza e Mossoró. Esses trens chegavam a noite, pernoitavam aqui e de madrugada estavam voltando. Era um movimento intenso a noite na estação. Era chamada a feira do capim. Motivo é um pouco... Mulheres que vinham e faziam sexo no chão mesmo. E por isso ficou denominada a feira do capim, não é?... Quem vinha ali, não tinha motel, não tinha essas coisas. Tinham só umas casinhas com uns quartinhos por ali. ...Então, vamos para a feira do capim! Agora nessa feira do capim tinha tudo que você quisesse: venda de bicicleta, venda de relógios usados. Era uma verdadeira feira mesmo noturna, feira noturna. E na pedra [calçada] da estação tinha tudo que você quisesse: sanduíche, cocada. Era o que você quisesse lá tinha. E tinham muitos bares. Um desses, passava a noite aberta. Por isso chamava o bar sem porta. Onde hoje é Piteca, o salão de frutas. Ali era o bar sem porta. Ali não tinha porta. Era a noite todinha. A gente saía do

¹⁴⁴ Idem. p. 35, 84.

¹⁴⁵ Ver: CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das letras, 1996. p. 29

Ideal Clube e ía tomar o caldo da caridade lá porque nunca fechava. Aí tinha mais essa vantagem¹⁴⁶.

Jeander Batista se refere as décadas de 1950 e 1960 como sendo o período que o transporte ferroviário teve mais importância no comércio local e na região. E com isso a promoção de novos costumes e hábitos tornava-se mais intensa graças ao fluxo de trens na cidade. A feira noturna ocorrida à margem da estação se dava graças ao movimento gerado não apenas pelos que embarcavam ou desembarcavam ali, mas também pelos que habitavam a cidade e convergiam para aquele local afim de lucrar bons trocados ou participar daqueles momentos como instantes de alegria e prazeres. Como dizem os nossos entrevistados: “era um momento de diversão”. A estação era, para alguns, um espaço de trabalho, para outros um lugar de lazer.

O que o pernoite dos trens causava era não só um motivo para um relativo comércio, mas também a constituição de um novo território, o território dos prazeres proibidos. Se essas práticas consideradas indesejáveis para parte da população eram para muitos tratadas como um sinal de promiscuidade é de se pensar que esse espaço ao mesmo tempo que era de encanto também trazia seus desencantos que acabavam afastando certa parcela de visitantes à estação ferroviária. Que códigos regiam a sociedade quanto ao sexo e à prostituição? Não cabe aqui responder a essa indagação pelo fato dela apresentar uma outra problemática, a qual não se encontra dentro do nosso trabalho.

De acordo com a fala de Maria Bernadete quase todas as classes sociais se beneficiavam direta ou indiretamente desse comércio. O fato é que o valor da passagem de trem era acessível a todos.

Não só havia lojinhas, lojas de quinquilharias e tal como havia barezinhos, não é? Restaurantes para você comer um sanduíche, tomar um café, comer alguma coisa; até o pessoal que descia do trem fazia uma refeição, e depois tomava o trem. Era muito movimentada a estação. Evidente que mais frequentadas pelas classes... o que? Classe média... C ou E, não é? Por aí. Porque o trem, por ser muito mais barato, ele servia de transporte para as classes menos favorecidas, digamos assim¹⁴⁷.

A cidade de Sousa era um ponto de encontro de entrocamento ferroviário que, como já afirmamos acima, interligava Fortaleza (Ceará) a Campina Grande (Paraíba) e Recife (Pernambuco) e essas à cidade de Mossoró, no Rio Grande do Norte. A interligação da ferrovia como principal meio de transporte disponível na região, durante a referida época, aproximava os quatro Estados do Nordeste, favorecendo a exploração do comércio e a troca

¹⁴⁶ LUCENA, Jeander Batista de. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 25 de setembro de 2010.

¹⁴⁷ NÓBREGA, Maria Bernadete Mariz Melo. *Entrevista concedida ao autor*. João Pessoa, 03 de novembro de 2010.

de experiências de vida e diferentes culturas entre diversos núcleos urbanos localizados no sertão e centros metropolitanos situados nas regiões litorâneas.

Um de nossos entrevistados lembra a presença do trem de ferro na região como momentos inesquecíveis. Quando criança Jeander Batista passava os finais de semana na vila de Aparecida distante poucos quilômetros de Sousa. Dessa época muito ficou em sua memória. Em sua fala ele lembra:

uma das diversões para nós em Aparecida era assistir o trem passar dia de domingo, a Maria Fumaça. Eu não esqueço os bolinhos de pão de ló que eram vendidos por uma preta da família Neves na calçada da estação lá em Aparecida. Nunca esqueci o sabor desses bolinhos. Eu ainda estou com o sabor deles na boca¹⁴⁸.

Na verdade, o trem permitiu a muitos dos que ali moravam a instituição de um cotidiano em torno da sua presença na região como momentos de festa. Era esse transporte que colocava o lugar em contato com o mundo.

Diante dessa discussão acreditamos que, embora se tenha bastante imagens do trem em Sousa que aqui não foram exploradas, os cacos que conseguimos reunir sobre essa cidade nos evocam outros tempos em que a passagem do transporte ferroviário era uma festa para muitos dos que ali habitavam. Esses fragmentos reúnem várias representações desse signo do moderno na vida sousense durante os anos de 1922 a 1960.

¹⁴⁸ LUCENA, Jeander Batista de. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 25 de setembro de 2010.

3. ENTRE O CONFORTO E A POEIRA: OS AUTOMÓVEIS CHEGAM A SOUSA

Apesar de o transporte ferroviário ter contribuído para a aproximação dos espaços econômicos e culturalmente constituídos, não somente o trem teve grande participação na vida da população de Sousa e outras cidades por onde trafegava, cumprindo o papel de promissor signo do moderno e “motor da economia”. O caminhão e o automóvel surgiram no sertão em poucos números no final da década de 1920 e foram estabelecendo um forte laço com a economia local e regional a partir dos anos 1930 e 1940.

~~Não era qualquer um que poderia adquirir um automóvel. Apenas os potentados locais que gozavam de certo prestígio econômico na região tinham acesso a esse bem móvel. Na cidade de Sousa, o primeiro automóvel chegou no ano de 1918 pelas mãos do senhor Emídio Sarmiento que adquiriu na capital pernambucana e o trouxe enfrentando dificuldades em meio as precárias estradas até então existentes¹⁴⁹. Pelo desafio de transpor de tão longe um automóvel tido como um sinal de progresso, desbravando as veredas, como únicas vias de acesso à região interiorana, essa ação é tida por muitos como um ato heróico. É com esse entusiasmo que, na década de 1930, certa escritora local lembra o fato:~~

vencendo estradas que antes mereciam o nome de veredas, tal a sua estreiteza, transpondo obstáculos incriveis, desbastando ás vezes o matto com um facão que trouxera por providencia, elle se tornou assim o precursor das estradas de rodagem. Estas fõram uma consequencia natural da chegada do automóvel. Esperassemos nós por estradas officiaes e teriamos retardado de decennios o progresso material do alto sertão¹⁵⁰.

É óbvio que se não havia um considerável número de automotores trafegando na região conseqüentemente não existiam estradas apropriadas para o tráfego. Nesse período as estradas que interligavam a cidade de Sousa às cidades vizinhas e à capital do Estado eram, na verdade, estreitos caminhos, não arbertos para a passagem do automóvel e/ou caminhão, mas apenas e simplesmente para o transporte cavalari que atravessava tais percursos sem tamanhas

¹⁴⁹ Ver: “O primeiro automóvel do sertão paraibano”. In: *Letras do Sertão*. Setembro de 1953. Ano II, nº 8, p. 26. GADELHA, Julieta Pordeus. *Antes que ninguém conte*. João Pessoa: A UNIÃO, 1986. pp. 130-131.

¹⁵⁰ Ver: MARIZ, Ignez. *A barragem*. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO editora, 1994. p. 260. Esse romance trata da construção da barragem do açude de São Gonçalo. A sua narrativa está concentrada no cotidiano dos cassacos e seus costumes e hábitos na vila que recebe esse mesmo nome, fazendo sempre referências a cidade de Sousa. Sua primeira edição fora feita pela José Olímpio Editora em 1937. Ver também em: MARIZ, Celso. *Evolução econômica da Paraíba*. 2 ed. João Pessoa: União, 1978.

dificuldades pelas quais passariam, nos mesmos caminhos, os transportes motorizados. E isso acontece porque o meio de transporte automobilístico não era tão presente naquela região.

A confirmação sobre a compra e uso do automóvel como um elemento que figurava ali, para muitos, como um meio de destaque social vem de um de nossos entrevistados, ao afirmar que “o primeiro carro que desceu a Borborema era de propriedade de Emídio Sarmiento... Então, recebeu até um telegrama de Epitácio Pessoa parabenizando e foi cognominado o pioneiro do automobilismo no sertão paraibano”¹⁵¹.

Não tenhamos dúvidas que essas informações circularam em certas fontes históricas já conhecidas e que o senhor Albino Cordeiro, um possível curioso da história local, obteve acesso. Apesar do automóvel ser uma propriedade particular, a sua presença na região, representando o mais fino produto da invenção do homem dos tempos modernos, tende a criar todo um imaginário local em torno do ideário de progresso que por sua vez irá se apropriar daquela novidade como uma das suas últimas representações. Essa aquisição material, conferia maior significação à Sousa e colocava-a nos caminhos do mundo moderno. Não deixa de ser uma apropriação de uma vontade que o novo provocaria nos habitantes daquela cidade. A idéia de “pioneiro do automobilismo” está investida de uma forte dosagem do conceito de progresso. Além disso, a atitude do proprietário do automóvel é vista como uma verdadeira saga.

Certo correspondente de um periódico da capital que tinha vários assinantes nas cidades de Sousa e Cajazeiras alimenta esse ideário de progresso. Segundo ele,

Os automóveis invadem as zonas centraes em todas as latitudes levando excursionistas, negociantes, curiosos e famílias que se atiram ás plagas sertanejas, havidos de ver e de sentir a indole e o caracter do nosso povo, os seus costumes, o seu trato, a sua tradicional singeleza, a sua bondade, o seu espírito hospitaleiro, franco e sincero, característico nobres do homem do sertão¹⁵².

A presença do automóvel nas terras sertanejas é vista como um período de transformação por que passava essa longínqua terra de maneiras e hábitos sinceros, acolhedor que, na referida época, parece não se encontrar mais na capital. Esse transporte tornava o sertão “bem acessível ás classes superiores dos intellectuais, dos argentários, dos industriaes e dos homens de representação”¹⁵³.

¹⁵¹ CAVALCANTI, Albino Cordeiro. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 04 de jul. de 2009.

¹⁵² Ver: “Vozes do sertão”. In: *A IMPRENSA*. Parahyba, 16 de março de 1922. Anno XIX, nº 55. p. 1

¹⁵³ Ver: Idem. Em 1934 essa região polarizada pela Diocese de Cajazeiras apresenta um expressivo número de assinantes. Trata-se de um periódico de caráter religioso dirigido e impresso na capital paraibana pela arquidiocese e que tinha o propósito de difundir os valores morais do catolicismo e combater os costumes e

Certo escritor paraibano descreveu no início dos anos de 1923, as dificuldades enfrentadas pelos viajantes que desafiavam a caatinga revestida de um ambiente de aspectos inóspitos num complexo percurso de lama e poeira. “Em 1909, venci a distância que vai de Areia a Sousa, a cavalo, em 9 dias de penosa travessia. E, em novembro de 1922, realizei a mesma viagem, de automóvel, em 24 horas, sendo o percurso, ordinariamente, mais rápido”¹⁵⁴. Ao discutir sobre as transformações por que passou o Estado da Paraíba, o escritor lembra suas experiências nas viagens que realizou entre as duas mesmas cidades e, nessa leitura, faz uma dupla comparação. A primeira, entre os dois meios de transportes utilizados, e a segunda, aquela que está relacionada ao tempo gasto para se fazer o percurso entre os dois pontos. Essas lembranças revelam experiências com o moderno meio de transporte e o quanto o uso deste transformou os conceitos de tempo e promoveu a aproximação dos espaços.

Em 1919 foram iniciadas as construções de estradas de rodagem em toda a Paraíba. Nesse período foram abertas as vias ligando Sousa a cidades circunvizinhas e ramais destinados ao tráfego de máquinas em atividades na construção dos açudes de São Gonçalo, Boqueirão de Piranhas e Pilões. A construção de estradas de rodagem interligando as cidades interioranas apresentava-se como um desbravamento da região, na tentativa de dinamizar a economia do Estado. Aqui as referidas estradas já em muitos trechos tinham sido construídas e ou reabertas dando possibilidade à locomoção do transporte motorizado que penetravam aquelas regiões¹⁵⁵.

Um segundo memorialista nos traz indícios da introdução desse transporte que veio somar-se ao ferroviário, o qual já apresentava sua grande importância na região:

“gringos com fala diferente, engenheiros e técnicos da DWIGHT P. ROBINSON começavam em pequenos FORD de bigode, a rodar pelas novas estradas construídas, por onde passavam caminhões pesados de fabricação norte-americana, os grandes G.M.C., com pneus de borracha maciça, sem câmara de ar...”¹⁵⁶.

É possível que tais máquinas tenham promovido a constituição de novos hábitos na região embora não estivessem acessíveis diretamente a maioria da população? De acordo com a literatura acima não podemos negar que essa presença tenha marcado novas maneiras de perceber o mundo e as coisas ao seu redor. Poderíamos afirmar até mesmo na constituição de

hábitos compreendidos como pecaminosos. Ver: **A IMPRENSA**. João Pessoa, 26 de junho de 1934. Anno XXIX, nº 697. p. 11

¹⁵⁴ ALMEIDA, José Américo de. **A Paraíba e seus problemas**. 3 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1980. p. 372.

¹⁵⁵ Idem, p. 365-369

¹⁵⁶ Segundo esse escritor o período em que se deram as construções dos açudes de São Gonçalo, Pilões e Boqueirão de Piranhas, trouxe instantes de efervescência para a região. COSTA, Antonio Assis. **A(s) Cajazeiras que eu vi e onde vivi**. João Pessoa: Progresso, 1986. p. 42

novas sensibilidades. Pois que, “desvirginando brenhas, o automovel por força desvirtuaria costumes e aos poucos mataria a rotina, trazendo a evolução indispensável á gleba do interior”¹⁵⁷

A literatura regional das décadas de 1920 e 1930 atribui grande importância à presença do automóvel na região do sertão paraibano. Segundo a romancista sousense Ignêz Mariz, “o automóvel, factor único de todas as modificações que se operam no interior, trouxe tudo de bom que existe pelo mundo a fóra”. Embora a autora pese um pouco em sua afirmativa no “tudo de bom” – que diz respeito a comodidade que o transporte automotivo pode promover às pessoas ao possibilitar a realização de uma viagem sem maiores cansaços em reduzido tempo - ela revela a constituição de novas sensibilidades na região com a introdução do moderno transporte rodoviário. Por outro lado essa “tal modernidade” ameaçava os bons costumes das famílias da cidade de Sousa. Se o automóvel trouxe consigo ares de civilização, também fez introduzir alguns costumes indezejáveis pela sociedade interiorana. Pois que, “trouxe também muita coisa ruim”¹⁵⁸ - a autora se refere aos acidentes provocados pelo meio de transporte motorizado. Mesmo sendo pouco o número de automotores circulando nas vias acessíveis, num primeiro momento, é possível que algumas mudanças promoveram a instituição de novas práticas culturais, novas técnicas, enquanto os velhos e convencionais princípios e costumes continuavam a sobreviver no cotidiano urbano.

As principais capitais brasileiras como São Paulo e Rio de Janeiro foram as primeiras a experimentar o uso do transporte automotivo em suas ruas. Assim como os bondes elétricos que passaram a dividir as ruas com os pedestres, o automóvel também foi causador de muitos acidentes. O automóvel importado pelo Brasil passa a fazer parte do cotidiano da cidade sem que essa ofereça qualquer estrutura viável que garanta a sua circulação pelas ruas pavimentadas onde antes o movimento era apenas de pedestres. As “máquinas urbanas modernas” promovem um novo cotidiano na cidade e, com isso, instauram a era de um novo ritmo de aceleração de tempo. A velocidade com que percorriam e o barulho que faziam os modernos meios de transportes exigiam dos transeuntes “atenção máxima, concentração, reflexos rápidos, golpe de vista, gestos atléticos e instinto de sobrevivência”. Diferentemente do flâneur, o qual se envolvia afetivamente com a paisagem urbana, o novo transeunte tinha pressa, ao que o escritor carioca João do Rio refere-se com o uso do termo “passo inglês” e/ou “andar à americana”. Essa forçada mudança de atitude “de total despreendimento por tudo e por todos que estão ao redor”, alheia e indiferente ao que acontece em seu entorno, é

¹⁵⁷ Ver: MARIZ, Ignêz...p. 260

¹⁵⁸ Ver: Idem. p. 243-244.

“paradoxalmente portanto”, uma “ampliação do tempo e espaço privados para o interior do âmbito público e inserção da experiência íntima no plano regulado das energias aceleradas e dos mecanismos massificantes”¹⁵⁹.

Entretanto, o automóvel não adentra às regiões interioranas com o mesmo poder pedagógico, o mesmo poder de ritmo que alcançara nas ruas da metrópole. Apenas os que detinham certo poder aquisitivo é que adquiriam um transporte motorizado e a sua posse significava status social. Para alguns, a máquina moderna, ao penetrar as terras sertanejas, rompeu a natureza selvagem desse mundo. A sua presença nessa região estava associada ao homem moderno, aos novos hábitos e novos valores que iam de encontro a cultura local¹⁶⁰.

Para pensar essas novas sensibilidades que foram experimentadas pelos habitantes de Sousa e da região tomemos alguns exemplos que nos parecem pertinentes no sentido de suscitar algumas questões que consideramos importantes para pensar a vida moderna nessa urbe.

Embora essas máquinas venham trazer na imagem a representação de progresso para aquela sociedade, outros sinais denunciam o seu primeiro contato com os habitantes da região. O automóvel é visto com um relativo sobressalto pela população que desconhecia essas novidades já consolidadas nos grandes centros urbanos. No interior, o surgimento do automóvel vem

causando pânico a população ribeirinha. Contam que causou medo a todos e perguntando o que era aquilo alguém respondia: — é oito-nove. O pavor aumentava com a afirmação: se uma faz toda essa zoada, imagine oito ou nove. Pouco a pouco o povo foi se acostumando com o progresso¹⁶¹.

Aqui podemos perceber a idéia de assombro, de um medo coletivo relacionado ao transporte moderno. A associação ao mundo do desconhecido, ao mundo do sobrenatural, “coisa do cão”, é feita nos primeiros momentos. Mesmo que o escritor acima tenha colocado de forma generalizada a referência ao automóvel e ao trem como moderno meio de transporte, nos traz a ligeira compreensão do que era esse novo para a sociedade interiorana situada distante da cidade grande. É possível que esse primeiro contato com a máquina tenha sido de encanto e de sobressalto ao mesmo tempo.

A mecânica moderna exige novos saberes daqueles que entravam em contato com ela. Segundo uma memorialista sousense, entre os potentados locais que adquiriram um carro

¹⁵⁹ Ver: SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: _____ (org.) *História da vida privada no Brasil República: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das letras, 2008. pp. 550-551.

¹⁶⁰ Ver: ALMEIDA, José Américo. O boqueirão. In: *Novelas*. 2 ed. João Pessoa: FCJA, 1994. pp. 78-159

¹⁶¹ Ver: CARTAXO, Rosilda. *Estrada das boiadas*. João Pessoa: NOPIGRAL, 1975. p. 196

estava o Cel. Basílio Pordeus. De maneira irônica ela afirma que este “aprendeu a guiar num abrir e fechar de olhos”. Um dia, estando este

a passear pelas ruas da cidade, demorou tanto que sua esposa Geni, vendo que ele não chegava para almoçar, ficou à espera que o carro passasse e chamou: Basílio, tá na hora do almoço! E ele respondeu: já vou, Geni! E essa ladainha se repetindo por várias vezes. Até que Basílio Silva, suado, chega em casa, enquanto Geni vai dizendo: “o almoço já está frio, por que custou?” “Ah, - respondeu ele, soprando – eu estava esperando que aquele troço parasse, pois eu não conseguia, até que a gosolina acabasse!”¹⁶².

A narrativa acima nos permite pensar a relação do homem com a máquina no período de seu pleno advento na região interiorana. A maneira levemente cômica com que é apresentado o acontecimento não o afasta do teor da verdade histórica. Pelo contrário, tal maneira nos permite explorar a representação da mecânica na pequena urbe em contraste com o transporte rústico comumente utilizado por grande parte da população. É bem verdade que tal fato tenha sido tomado pela coletividade de novas gerações para se referir a uma outra temporalidade, a relação inicial entre homem e máquina em seu pleno advento.

Parte dos habitantes passaram a conviver com esse meio de transporte uma vez que o trem de ferro há anos já se fazia presente cotidianamente na região. Como se tratava de um transporte coletivo, o trem era um transporte acessível a todas as classes sociais. Diferentemente, o transporte rodoviário era de caráter individual e era acessível apenas àqueles que podiam pagar a passagem ou àqueles que podiam possuir um auto. Ou, então, em momentos raros como por exemplo em dias de eleições quando o candidato “põe caminhões à disposição do povo no serviço de transporte á cidade”¹⁶³.

Outrossim, é pensar como os modernos meios de transportes podem modificar o cotidiano local no momento em que passaram a ser significativos para a região. Sua presença cada vez maior suplantou, em parte, os únicos meios de transportes até então existentes, como as tropas de burros, as carroças e carros de boi responsáveis em grande parte pelo transporte de mercadorias e pessoas.

Esses dados merecem algumas observações: primeiro, nos anos 1940 e 1950 a cidade não era mais a mesma da década de 1920. Ao ocupar as ruas da cidade, os automóveis passaram a disputá-las com os pedestres, constituindo uma nova maneira pela qual estes deviam andar pela cidade. Dessa maneira, o fluxo de veículos automotores instituiu nas ruas uma nova pedagogia. Segundo, a medida que essa mecânica moderna se fazia mais presente, a cidade perdeu, conseqüentemente, o seu aspecto bucólico específico do mundo rural,

¹⁶² Ver: GADELHA, Julieta Pordeus... p. 131

¹⁶³ Ver: MARIZ, Ignez... p. 227

ganhando com isso, mais “ares de civilidade”. Todavia, diferentemente das grandes cidades, os pequenos núcleos urbanos ainda permaneciam ligados diretamente ao campo. Mesmo assim, aquela urbe vivia novos tempos, novos mundos que iam sendo explorados e experimentados, especialmente pelos seus habitantes. Essa experiência, obviamente, não era a mesma pela qual passavam os homens e mulheres dos grandes centros, contudo, não devemos deixar de pensar nas transformações por que passou o cotidiano dessas pequenas cidades com a presença dos automóveis, caminhões, na medida em que as vias públicas se configuravam cada vez mais num espaço de passagem e não mais no de permanência.

Se levarmos em consideração a idéia de impacto trabalhada por Gervácio B. Aranha poderemos afirmar que essa presença, mesmo que de um número pouco expressivo de automotores, trouxe a constituição de uma nova sensibilidade, instituindo um código de trânsito na medida em que a população passou a conviver com essa mecânica moderna. Além disso, possivelmente tenha promovido a reconfiguração e reformulação dos conceitos de tempo e espaço. É bem verdade que isso já assinalava certo “progresso” na região¹⁶⁴.

Em 1927, mais precisamente no dia 4 de julho, foi inaugurado em Sousa um serviço de condução de malas postais por automóvel. Esse serviço dos correios que se arrastava nos últimos meses até Pombal recebia e enviava semanalmente todas as postagens feitas entre o sertão e a capital. Pela facilidade com que se dava essa atividade, encurtando caminhos e aproximando os espaços, as novidades chegavam muito mais rápido agora e, por isso, esse empreendimento foi celebrado pelos sousenses como uma grande vantagem para a população interiorana. Para a referida época tal serviço representava certo progresso para para a zona sertaneja, que podia obter, a partir daquela data, uma comunicação da capital em menor tempo: “Ficaram desta sorte ligados por uma linha postal, com serviço rápido e seguro em automóvel os dois pontos terminais das estradas de ferro” entre Campina Grande e Sousa¹⁶⁵.

Além de servir aos trabalhos dos correios como malas postais, os automóveis também serviam para o transporte de passageiros até Campina Grande, oferecendo condições melhores de transporte, já que dispusera de “magníficas acomodações”. A inauguração do serviço de condução de malas postais por automóvel, compreendida como um “importante melhoramento federal que incauculáveis benefícios trará ao Estado”, inseria a cidade e região mais uma obra do governo que significaria, para muitos, certo progresso para o Estado¹⁶⁶.

¹⁶⁴ ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925)*. In: et al. *A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural*. João Pessoa: Idéia, 2003. pp. 79-88.

¹⁶⁵ Ver: **A UNIÃO**. Parahyba, 5 de julho de 1927. Nº 147, p. 1

¹⁶⁶ A inauguração feita pelo administrador dos correios, Carlos Taveira. Idem.

Enquanto em outros tempos “a cavallo, gastavam-se oito dias bem puxados de Souza a Campina Grande”, a oportunidade de percorrer trezentos quilômetros aproximadamente no mesmo dia expressava uma importante mudança para a região no que diz respeito, especialmente, aos conceitos de tempo, espaço e distância. É o que nos permite pensar certa escritora em sua maneira de representar a cidade em seu romance escrito nos anos de 1930:

Hoje, sáe-se daqui ás duas horas da tarde, lancha-se em Pombal, dez léguas adiante. Janta-se em Patos, cento e sessenta kilometros depois. E ás dez horas da noite risca-se o automóvel na porta do hotel, em Campina Grande. Talvez mais de trezentos kilometros¹⁶⁷.

A autora das linhas acima nos faz pensar na admiração com que se tratava, na década de 1930, a presença do transporte rodoviário na região sertaneja, compreendida como “terras longínquas”, “o fim do mundo” e outros termos que tivessem significados semelhantes. O desfrute de se chegar, sem tamanhas dificuldades, a lugares considerados tão distantes num período em que se limitava apenas ao meio de transporte cavalariço, torna-se uma importante característica que vem representar os tempos modernos. Para muitos, isso era o resultado de um progresso sentido por poucos núcleos urbanos do interior. Souza se considerava privilegiada por oferecer essa facilidade na comunicação rápida com outros centros urbanos.

Contudo, é de se pensar nas condições oferecidas pelas estradas de terra planagem que interligavam os dois pontos terminais das ferrovias entre Campina Grande e o Sertão da Paraíba. Se durante a estiagem essas estradas já apresentavam trechos de difícil trânsito é de se pensar como se dava tal serviço no período chuvoso.

Em 1930, já existia em Souza um grupo de choferes. De acordo com o *Jornal de Souza*, tratava-se de um pequeno grupo de Chauffeurs, como eram denominados os motoristas de praça nesse período¹⁶⁸. Desde 1923 a Prefeitura Municipal já expedia, através da Lei nº 32, de 7 de dezembro de 1923, impostos e licenças diversas. Entre essas, estabeleceu o pagamento àquele órgão o valor de 20\$000 (vinte mil réis) sobre o uso de automóvel de aluguel; 10\$000 (dez mil réis) deveria pagar todo aquele que possuísse automóvel e essa mesma quantia para exercer a profissão de chauffeur¹⁶⁹.

¹⁶⁷ Ver: MARIZ, Ignez... p. 260.

¹⁶⁸ Uma matéria do *Jornal de Souza* nos traz a informação da presença de Chauffeurs, ou como denominamos chofer. Tratava-se de um pequeno número de motorista que encontrava nessa atividade uma profissão. Ver: *Jornal de Souza*. Souza, 15 de junho de 1930. p. 1.

¹⁶⁹ Ver: Orçamento Municipal de Souza. Lei nº 32, 7 de dezembro de 1923. A UNIÃO. Parahyba, 20 de abril de 1924. Nº 90, p. 3. No ano de 1927 os valores cobrados pela Prefeitura Municipal sofrem algumas alterações: para se ter automóvel de aluguel ou auto-caminhão deverá ser pago a Prefeitura Cr\$ 40.000; enquanto para se possuir automóvel paga-se a quantia de 30\$000. Ver: A UNIÃO. Parahyba, 11 de fevereiro de 1927. p. 3. Segundo os dados colhidos por esse mesmo periódico oficial no ano de 1926, o município de Souza apresenta um número de 26 automóveis. Ver: A UNIÃO. Parahyba, 16 de dezembro de 1926. p. 3

Com a presença relativamente significativa do transporte rodoviário na cidade e na região, a Prefeitura Municipal estabeleceu medidas para a legalização do trânsito, especialmente na cidade. Com a Lei Municipal de 25 de março de 1930, que passa a regular o trânsito naquela urbe, ficava determinado “dentro do perímetro da cidade e das povoações a velocidade máxima de automóveis de passeio e auto-ônibus de 20 quilômetros á hora, e, para os caminhões de 15 quilômetros á hora”. Nas estradas dentro do município, a velocidade não poderia passar, para os primeiros, de 60 k/h. Para os caminhões o limite estabelecido era de 40 k/h. Em caso de infração a multa era de 20\$000 (vinte mil réis). Como o número de automóveis e caminhões era relativamente pequeno ficava muito fácil saber quem teria sido o autor da infração, através dos próprios habitantes que podiam sentir-se perturbados com a alta velocidade desse transporte nas ruas da cidade¹⁷⁰.

Essa mesma lei proibia o uso de veículos por aqueles que não tinham obtido habilitação. O interessado em conseguir essa licença para dirigir teria que obtê-la junto a “Inspectoria de Vehiculos” da própria Prefeitura. O flagrante sem o devido documento traria, conseqüentemente, ao motorista uma multa de 30\$000 (trinta mil réis). Igualmente, aqueles que fossem flagrados dirigindo o auto em estado de embriaguez seria penalizado conforme o artigo 8º da mesma lei sob o valor de 20\$000 (vinte mil réis)¹⁷¹.

De acordo com o estabelecido por essa lei os chouferes também ficavam informados sobre os lugares proibidos para estacionamento de carros, ônibus e/ou caminhão. O que esse documento nos revela é como o espaço urbano era tratado a partir da presença do veículo motorizado na cidade. A prescrição de regras para um perfeito funcionamento desse novo transporte nas ruas da cidade, também refletiu na exigência de uma estética urbana no que concerne ao fluxo dos automóveis pelas vias. Isso fica claro no artigo 9º que “nenhum vehiculo poderá ficar parado na via pública sem que seja para receber ou deixar passageiros ou carga, salvo caso de força maior”¹⁷². Tal regra nos permite pensar na preocupação que tinha o Estado, na esfera menor, em implantar ou fazer acontecer uma pedagogia do trânsito com a aplicação da referida lei. Embora tais preceitos legais não fossem obedecidos por todos, existia uma compreensão por parte dos seus usuários, haja vista ser publicada num periódico local e tudo isso com o sentido de tornar público tal medida.

¹⁷⁰ Prefeitura Municipal de Souza. Lei nº 60, de 25 de março de 1930. In: *Jornal de Souza*. Souza, abril de 1930. p. 1

¹⁷¹ Prefeitura Municipal de Souza. Lei nº 60, de 25 de março de 1930. In: *Jornal de Souza*. Souza, abril de 1930. p. 1

¹⁷² Ver: Prefeitura Municipal de Souza. Lei nº 60, de 25 de março de 1930. In: *Jornal de Souza*. Souza, abril de 1930. p. 1

Com o fluxo de autos nas ruas e a aprovação de leis regulando esse movimento, surge e se estabelece uma pedagogia do trânsito. É de se pensar que a introdução do moderno meio de transporte trouxe consigo uma nova maneira de andar e viver na cidade, convivendo com o automóvel, o caminhão, o trem. Enfim, não há uma relação respectiva entre o meio e a educação do trânsito. Tanto é que nos anos de 1951 é notável na região a ausência de motoristas com suas habilitações. “A Inspetoria de Trânsito não faz uma severa seleção dos candidatos á carta de motorista. Tem se visto candidatos aprendendo a dirigir um auto, no dia do exame,..subindo pelas calçadas, batendo em postes ou em outros veículos”¹⁷³.

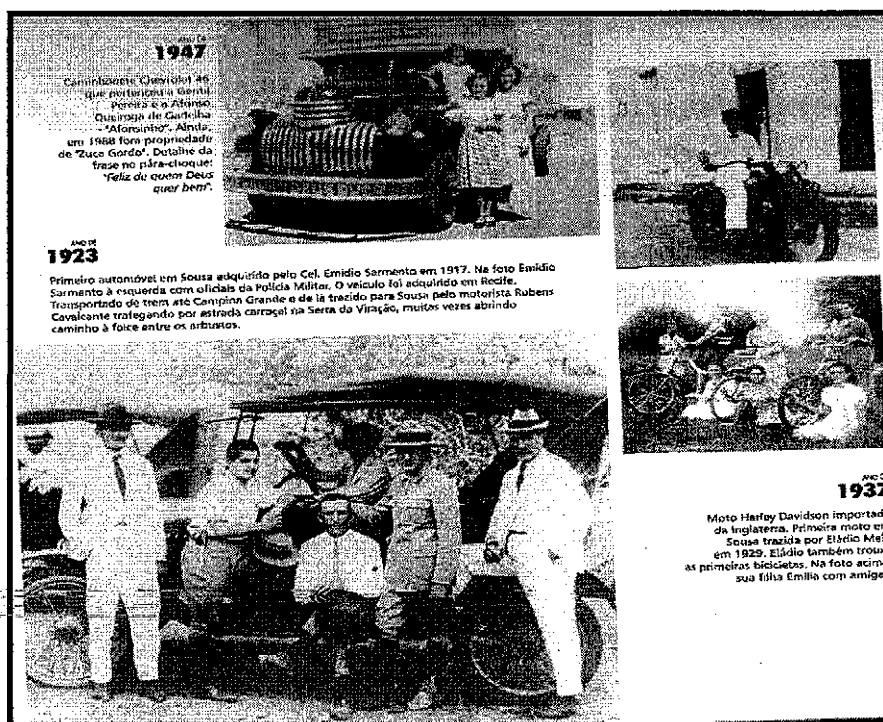
Tais reclamações parecem investir-se de um tom exagerado na cobrança de licenças para dirigir automóvel. É de se pensar que durante esse período ainda não se tinha uma educação do trânsito de maneira tão rígida para uma cidade que vinha recebendo esse novo meio de transporte em suas ruas com maior intensidade. Embora, lembramos que desde 1930 a Lei nº 60, de 25 de março de 1930, instituiu as regras para o uso de todo transporte automotivo dentro do município. Conforme o artigo 4º da mesma lei “todos os automoveis que transitarem neste município, devem estar munidos de freios, lanternas, e businas”¹⁷⁴.

Partindo da idéia de que as regras nascem a partir das necessidades apresentadas pela sociedade, podemos afirmar que na década de 1950 os automóveis já apresentavam uma forte relação com o comércio e com o cotidiano nas ruas de Sousa. Tanto era que as leis de trânsito são estabelecidas com maiores rigores, notificando um número crescente de automóveis a rodar pela cidade e, portanto, necessitando de maior controle fiscal.

A presença desse novo pressupõe uma reconfiguração do ambiente da urbe, ou seja, provável constituição de novos valores, novos códigos que passam a ser experimentados por parte dos motoristas e em menor grau pelos pedestres. Embora esse moderno meio de transporte introduzido nas ruas da cidade venha criar novas maneiras de andar, atravessar a rua, instaurando novas sensibilidades. No entanto, as alterações dessa natureza sofridas pelas urbes interioranas não obedece ao mesmo ritmo de transformações que ocorreram nos grandes centros como Recife e ou Rio de Janeiro. Naquelas os aspectos rurais persistem em razão da constância por longo tempo dos meios de transportes mais comuns que asseguram insistentemente a sua permanência nesses pequenos núcleos como parte de si. Portanto, os dois meios de transportes, o velho e o novo, o arcaico e o moderno passam a coexistir.

¹⁷³ Ver: *Correio do Sertão*. Cajazeiras, Nov/1951. Ano III, nº 4. p. 4

¹⁷⁴ Ver: *Prefeitura Municipal de Souza*. Lei nº 60, de 25 de março de 1930. In: *Jornal de Souza*. Souza, abril de 1930. p. 1



Fotografia 2: A presença do veículo motorizado na cidade de Sousa, 1923-1947.
Fonte: FERRAZ... 74

Estas fotografias expressam a presença do novo meio de transporte na cidade de Sousa em décadas diferentes. Diante desses documentos a primeira indagação que nos surge é a razão pela qual os personagens e/ou o fotógrafo escolheram tais meios de transporte como fundo fotográfico, ou até mesmo como um segundo personagem. Essa narrativa visual nos convida a imaginar no ideário de progresso que as diferentes gerações atribuíram à máquina moderna.

São representações de períodos distintos, embora nelas esteja um elemento comum, o mesmo desejo, o de se auto-representar. O que mais evidencia este pensamento é a maneira pela qual elas foram preparadas. As quatro fotografias apresentam dois elementos principais: os personagens e o transporte. Todas elas passaram por um ritual de preparação que envolveu escolhas, posições, vestimentas, e espaço no qual encerra todos os elementos enquadrados pelo fotógrafo. Associar esses novos meios de transporte à vida moderna é falar de novos hábitos, de novas maneiras de ser e está no mundo.

Essa imagem marca três diferentes décadas em que a máquina passa a ser utilizada pelo homem sousense como meio de transporte e também como representação de status. Essa torna-se um dos elementos emblemáticos da modernidade por portar um novo rito e ritmo e que acaba sendo importado por todas as sociedades que até então experimentavam esses denominados ícones do moderno. Da bicicleta ao primeiro veículo motorizado o homem imaginou romper os seus limites de velocidade, de tempo, de espaço. Não temos dúvida de

que o transporte motorizado no qual o trem será a primeira experiência, marcou uma profunda ruptura na história dos transportes e especialmente no que concerne a uma reconfiguração dos conceitos de tempo e espaço.



Foto 3: Sopas, ano de 1936. Fonte: FERRAZ... p. 73

Temos acima uma fotografia de 1936. Feita no centro comercial de Sousa, mais precisamente na rua Quintino Bocaiúva. A maneira como os caminhões estão dispostos paralelamente evidencia o ponto para onde convergiam os passageiros que vinham a feira de Sousa nesse transporte. À margem esquerda temos um senhor sentado em caixotes, com o que parece ser algumas ferramentas. Algumas das pessoas se encontram sentadas enquanto outros se debruçam em cima dos carros, mantendo uma proximidade que representa certo prazer por parte destas.

Com essa imagem é de se pensar como as pessoas viam a fotografia. Seria como um ícone da modernidade? Podemos afirmar que essa prática se não atendia, mas se aproximava do desejo de autorepresentação com a escolha de elementos que permitiam a essas pessoas estarem vivendo um mundo moderno. A preparação tratada como um ritual é visível aqui. Algumas das crianças dispostas em partes elevadas do chão nos leva a crer que houve antes desse clique todo um momento de escolha na preparação do espaço enquadrado pelo fotógrafo. Um senhor de roupa escura se posiciona destacadamente dos outros. Trata-se de seu Valério, como era chamdo o dono dessa frota de caminhões¹⁷⁵, popularmente conhecida por “jardineiras” ou “sopas”, eram bastante usados no transporte de pessoas e mercadorias

¹⁷⁵ Esse modelo aparece bem visível nas páginas de publicidades de periódicos das capitais como em um dos jornais da Parahyba. Trata-se de uma entre os modelos apresentados pela Ford em 1930. *A UNIÃO*. Parahyba, 28 de fevereiro de 1930. p. 6

entre a cidade e outros núcleos urbanos, além de atender parte da população da zona rural, principalmente em dias de feiras¹⁷⁶.

À direita três crianças se inserem na imagem. Uma se posiciona timidamente enquanto outra de pés descalço observa alguma cena que não interessam àquelas pessoas. Uma terceira se coloca em movimento, o que nos faz pensar que estes não estavam dentro da escolha do fotógrafo. Ele não dispensou para não perder o enquadramento dos caminhões estacionados. Talvez seu Valério quisesse apresentar seu status de pessoa de destaque ali através dessa imagem.

Na década de 1940 Sousa já dispunha no seu centro de um posto de gasolina para abastecimento do transporte motorizado. Era o chamado posto Esso estabelecido à rua Getúlio Vargas e que comercializava combustível para toda a cidade e região adjacente. O posto Servicentro de propriedade do Senhor Lira Braga oferecia ao mercado da praça o abastecimento de gasolina. Ele atendia a uma demanda desse produto adquirido pelos proprietários de transportes motorizados na cidade e região¹⁷⁷.

Embora fosse um número limitado de automóveis durante esse período, as ruas viam-se em completa poeira quando de sua passagem. Quando pergunto sobre a presença desse moderno meio de transporte a um de nossos entrevistados, ele afirma: os carros quando passavam

faziam poeira, incomodavam. A maioria desses transportes era feita para São Gonçalo, ali perto. Na época não tinha estrada, não tinha asfalto, era terra mesmo, fazia muita poeira. E também para a zona rural. O pessoal alugava. Tanto que a maioria era jipe, não era? Era para poder se deslocar para a zona rural¹⁷⁸.

Os automóveis, principalmente os jipes, já nas décadas de 1950 e 1960, são muito utilizados para vencerem os obstáculos em que os carros de bois sentiam dificuldade de ultrapassar. Trafegando nas estradas carroçáveis, esses veículos conseguiam chegar com mais facilidades a lugares quase inacessíveis e, por isso, tornavam-se objetos de admiração por muitos que o compreendiam como resultado do tão decantado progresso.

Com o considerável aumento do número de automóveis, as exigências de manutenção de vias favoráveis ao trânsito desse meio de transporte tornam-se comum. É obvio que é necessário a constante reparação aos estragos causados pelas chuvas nas estradas. Os

¹⁷⁶ Ver: FERRAZ, Augusto... p. 73

¹⁷⁷ Ver: Idem. p. 54. Desde o ano de 1927 a cidade de Patos oferecia a venda de gasolina, quando da data de 16 de setembro foi ali instalada, a primeira bomba desse combustível pela Standard Oil Company e explorada pela firma Olyntho & Ribeiro. A UNIÃO. Prahya, 17 de setembro de 1927, p. 3

¹⁷⁸ VIEIRA, Gilberto Nabor. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 3 de janeiro de 2011.

resultados desse descuido por parte do poder público eram os “danos incalculáveis aos veículos motorizados que obrigatoriamente por ai passam”¹⁷⁹.

Essa cobrança por melhores estradas e a constante manutenção que garantam segurança para o transporte automobilístico e conseqüentemente rapidez nas viagens surge da presença significativa desse moderno meio de transporte na região. Embora a cidade de Sousa se localizasse numa região que ainda vivia a distância da modernidade experimentada pelos habitantes das grandes cidades brasileiras, não se pode negar que essas transformações, por pequenas que parecessem, eram assinaladas como progresso. A partir dessas considerações, é de se pensar que a presença significativa do automóvel ali já se caracterizava como uma importante mudança em alguns hábitos e costumes vivenciados por seus habitantes com o advento de tantas outras mudanças ali inseridas, como quis acreditar a escritora sousense Ignez Mariz quando afirma que “o automóvel por força desvirtuaria costumes e aos poucos mataria a rotina”. Portanto, também tendemos a acreditar que esse signo do mundo moderno inseriu com ele outros costumes, novos hábitos mesmo que de maneira lenta e em pequenas gotas¹⁸⁰.

Segundo dados de pesquisas do ano de 1956, apresentados pelo IBGE, o número de transportes motorizados no município de Sousa era relativamente expressivo. De maneira que o recenseamento contou nessa data 137 veículos: sendo 79 caminhões, 29 jipes, 19 camionetas e 10 automóveis. Mesmo que isso represente o município, é bom lembrar que a cidade concentrava um relativo comércio que crescia com a presença desse meio de transporte¹⁸¹. Em dezembro de 1961 a prefeitura contava na cidade um número de de 223 automotores correndo nas estradas do município, sendo: 90 automóveis e jipes, 101 caminhões e 32 outros veículos¹⁸².

O mercado automobilístico já se encontrava suficientemente instigado pelo meio propagandístico através das páginas de jornais e revistas das capitais, considerando o automóvel e o caminhão como novos desbravadores e conquistadores dos mais longínquos sertões. Os modelos novos de caminhões ou autocaminhões, como os Caminhões

¹⁷⁹ Um periódico da vizinha cidade de Cajazeiras traz em uma de suas colunas a grande insatisfação por parte da população da região em relação à situação em que se encontram as estradas intermunicipais e, principalmente, a que interliga o sertão paraibano à capital do Estado. Ver: *Correio do Sertão*. Cajazeiras, Nov/1951. Ano III, nº 4, p. 4

¹⁸⁰ Ver: MARIZ, Ignez... p. 260.

¹⁸¹ A vizinha cidade de Cajazeiras alcançava números aproximados aos daquela urbe: 69 caminhões, 39 jipes, 15 automóveis, 8 caminhonetes e 2 ônibus. Em São João do Rio do Peixe são contados 5 jipes, 19 caminhões e uma camionete. Ver: *ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS*. Rio de Janeiro: IBGE, 1960. V. XVII. pp. 184-188, 225-230, 396-401.

¹⁸² Ver: *LETRAS DO SERTÃO*. Dezembro de 1963. Ano 11, nº 26. p. 27

Chevrolet¹⁸³, o Ford-V-8, por exemplo, eram propagados como um transporte não apenas de conforto, mas de necessidade para o transporte de cargas pesadas¹⁸⁴. As empresas automobilísticas apresentavam os seus últimos lançamentos como o “Novo Ford” que representava “a manifestação antecipada de uma concepção inteiramente nova em transporte moderno e econômico”¹⁸⁵. O último modelo de carro como o Chevrolet 1939, apresentava “conforto e segurança em qualquer estrada”¹⁸⁶.

No ano de 1941, o mercado sousense já oferecia em suas casas comerciais peças e acessórios para diversos modelos de caminhões. Uma dessas, a Agencia Nova de J. Cazé & Irmão, funcionava na rua Getúlio Vargas 503. De acordo com a publicidade, nessa época essa casa é “a única que dispõe de acessórios para caminhões”. Além disso, mantinha um “estoque permanente de gasolina e óleo”¹⁸⁷.

O desejo de possuir um automóvel e/ou de passear nesse moderno meio de transporte também era alimentado por uma Sousa que via crescer o fluxo automobilístico em suas vias principais a cada ano que passava. O senhor Antonio Marmo que nasceu e nunca morou em outra cidade se não em Sousa, comprou o seu primeiro automóvel aos dezenove anos de idade influenciado pelo desejo de possuir um auto. Segundo ele, “eram pouquíssimos carros em Sousa. Eram poucos. Você contava umas dezenas só. E serviu como tipo comentário de status de vida social para quem comprava um carro naquela época, não é? Mas felizmente hoje a presença do veículo, de carros na cidade tem em proporção astronômica. (...) Pensando da maneira assustadora foi um crescimento benéfico”¹⁸⁸.

A experiência pela qual passou o senhor Antonio Marmo enquanto proprietário de um automóvel lhe trouxe certos benefícios. As vantagens eram tanto materiais quanto imateriais. Como era comerciante na cidade, negócio que aprendeu em suas vivências como comerciário desde os oitos anos de idade, esse objeto advinha muito mais por uma necessidade que uma exibição ou ostentação. “Não tinha um serviço de auto-escola naquela época. Ninguém fazia auto-escola, não tinha auto-escola. A gente aprendia e tirava a carteira, a carteira de habilitação. Se você soubesse dirigir, conseguia a carteira”. O governo já controlava o uso indevido desses meios de transportes. “você tirava a carteira de habilitação com a comprovação de que você sabe dirigir”.

¹⁸³ Ver: A UNIÃO. João Pessoa, 10 de fevereiro de 1935 . p. 11

¹⁸⁴ Ver: A UNIÃO. João Pessoa, 5 de maio de 1937. p. 6

¹⁸⁵ Ver: A UNIÃO. Parahyba, 25 de maio de 1928. p. 5

¹⁸⁶ Ver: A UNIÃO. João Pessoa, 22 de janeiro de 1939. p. 7

¹⁸⁷ Ver: A FORMIGA. Sousa, 30 de setembro de 1941. Ano I, Nº 1, p. 3. (Órgão litero-humorístico da FESTA DA PADROEIRA)

¹⁸⁸ O nosso entrevistado se refere às décadas de 1950 e 1960. CASIMIRO, Antônio Marmo Gomes. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 06 de janeiro de 2011.

Outra fotografia nos traz uma das principais ruas da cidade em movimento de automóveis e pessoas que transitavam pela via urbana. Trata-se da avenida Cel. José Vicente, onde concentrava-se um número expressivo de casas comerciais, começando pelo mercado público. De maneira que parece já bem acostumadas com o fluxo da presença desse meio de transporte na cidade e região sem causar qualquer constrangimento ao pedestre.

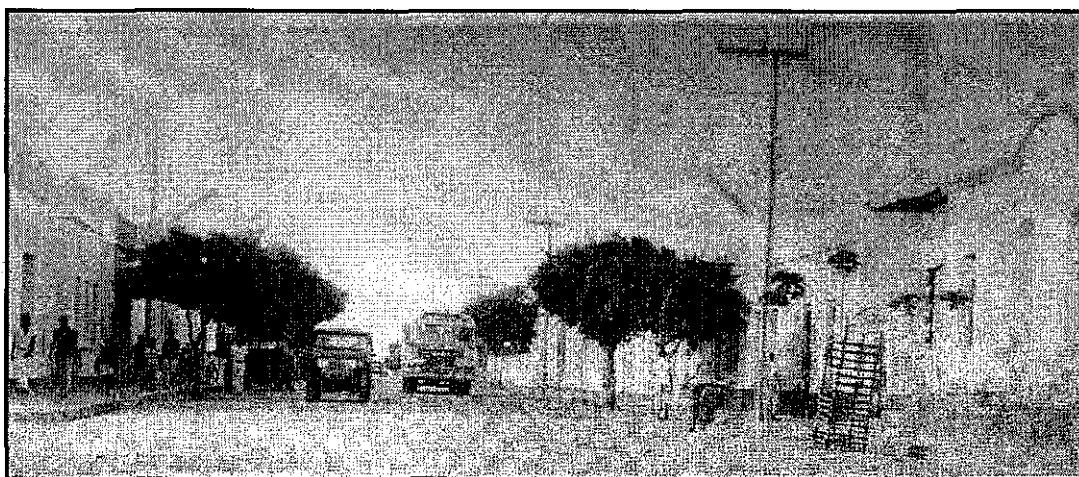


Foto 4: Rua Cel. José Vicente. Década de 1950. Fonte: FERRAZ...p. 53

Parece ser um dia comum. Um dia como qualquer outro sem sinal de fluxo maior como em dias de feiras semanais. A presença de pedestres a caminhar disciplinadamente pelas calçadas nos faz imaginar na presença do automóvel, caminhão e ônibus por aquela artéria. Contudo, esse fluxo não chega a tanto. É o que podemos perceber a partir de um personagem da fotografia que permanece num passo contínuo ao atravessar a rua. Seus passos em movimento parecem acompanhar a velocidade dos autos que passam, denunciando certa pedagogia do trânsito já presente ali. A presença dos carros na rua obriga os pedestres a andarem nas calçadas disciplinadamente.

O fotógrafo, posicionado levemente à esquerda num esforço para apresentar todo o centro da rua, parece se preocupar com uma cidade em plena atividade, em um movimento incessante. Não era interesse dele em mostrar as edificações, mas o espaço aberto que constitui a via de trânsito como único espaço onde o movimento é contínuo e não há como preparar previamente, como em outros espaços, os elementos para a obtenção da fotografia.

4. RECONFIGURAÇÃO DA PAISAGEM URBANA: PRAÇAS, RUAS E BECOS, NOS PASSOS DOS CITADINOS

Numa edição da revista trimestral *sousense*, *Letras do Sertão*, em 1954, certo colunista estilhaçava a cidade através do seu olhar desencantado pelo que permanecia inalterado ali. Estava se comemorando o primeiro centenário de Sousa, e esse *sousense* disparava as suas críticas àqueles que, segundo ele, teriam sido os responsáveis pelo estado de decadência que a cidade se encontrava naquele momento, chegando a compará-la aos centros urbanos circunvizinhos, os quais teriam alcançado um vantajoso crescimento. Desapontado com o abandono em que se encontrava a urbe, o nosso colunista lança seu desabafo:

Balaceando tudo quanto hemos (sic) realizado durante período tão longo e apreciável, ficamos talvez perplexos ante o resultado escasso em que se encontra a nossa atividade de gente civilizada; tão pouco é a expressão de nosso progresso diante de outras organizações urbanas. Admiramos que estas andaram mais apressadas, graças aos esforços de seus representantes e homens de trabalho, porque marcharam imponentes e vitoriosas, cheias de prosperidade e valor¹⁸⁹.

Para o autor do texto aquele instante deveria ser de glória, mas a cidade não apresentava razões para que seus habitantes sentissem esse orgulho. Essa “gente civilizada” andava entorpecida e inerte e não se comprometia com o que havia de mais civilizador, com o que havia de mais moderno. Tantas outras cidades circunjacentes a superavam pelo expressivo progresso que apresentavam em suas ruas, o que não ocorria em Sousa porque essa se encontrava entorpecida e sem quaisquer aspectos de mudanças.

Contudo, a fala acima parece estar carregada de certa ideologia, convergindo para um desencanto extremo. Para a matéria aquela urbe deveria estar numa posição superior em relação a suas irmãs circunvizinhas. O desinteresse dos que administravam o município é que a fazia atrasada e feia.

Como nos permite pensar as fontes aqui consultadas, nas décadas de 1920 e 1930 o interior era, na verdade, lugares ainda muito ligados ao campo, com um conjunto de atividades consideradas campesinas, o que fazia o cotidiano da cidade se aproximar do mundo rural. Essas urbes outrora quase que isoladas do mundo, não tinham tanta pressa como na metrópole por concentrar um grande número de indústrias e um intenso comércio os quais baseiam seus lucros de acordo com a produtividade obtida por seus trabalhadores. Ali, as atividades urbanas não estavam submetidas a essa rigidez das cidades industriais que

¹⁸⁹ Ver: *LETRAS DO SERTÃO*. Sousa, abril de 1954. Ano 4, nº 10. p. 1

comportava uma multiplicidade de serviços em sua vida urbana. Nas pequenas urbes o tempo ainda era, via de regra, socialmente associado à natureza. Como confirma um de nossos entrevistados:

aqui quem tinha um relógiozinho era Alexandre Pereira, daqueles na parede, era tocando, batendo tec, tec, tec... era uma novidade. Mais o povo fazia a hora olhando para o sol, olhando pela sombra... Quando o sol estava apumado no meio do céu dizia-se: é doze horas!... Quem tinha relógio! Ninguém sabia o que era hora, o que era relógio!¹⁹⁰.

A fala acima deixa transparecer a representação de um determinado grupo social. O autor revela tais diferenças a partir do poder de posse. Quem tinha um relógio desfrutava de certo poder aquisitivo. Diante de toda essa visão, podemos afirmar que tais centros urbanos interioranos se aproximam bastante da Macondo do escritor colombiano Garcia Márques no que diz respeito à velocidade com que ocorrem as alterações materiais e imateriais¹⁹¹.

O entrevistado se refere ao uso social do tempo que o homem interiorano fazia no desenvolvimento das suas atividades sem a precisão do “tempo inglês”. Ao que nos parece, essa memória se aproxima muito mais das comunidades rurais que das áreas citadinas, na referida época.

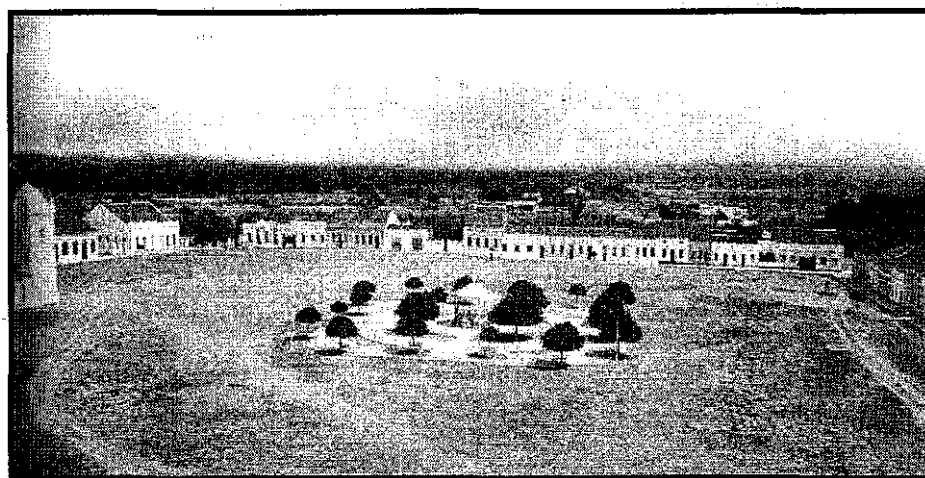
Em *Cem anos de solidão* o autor narra a letargia em que vivia a pequena cidade de Macondo situada nos confins do mundo, o que explicava a ignorância de seus habitantes. As poucas novidades que o povoado obtinha era quando recebia novos visitantes. Essa cidade vivia sob a égide de uma permanência de costumes e valores que mais caracterizava como um lugar paralisado, entorpecido, desvanecido. A ausência de quaisquer mudanças é denunciada pelos personagens quando de suas práticas insensíveis em relação ao espaço urbano. Macondo torna-se, nessa “letargia”, um lugar esquecido ou mesmo pouco lembrado. Tanto é que seus moradores ligados familiarmente aos seus fundadores recebem sucessivamente o mesmo nome e sobrenome. A representação de uma cidade insensível às mudanças e inovações possíveis é denunciada pelo autor na sua narrativa quando recorre aos nomes dos *Buendias* que são resistentes às gerações que se sucedem. A permanência e repetição dos mesmos personagens revelam uma insatisfação que tinha, provavelmente, Gabriel Garcia Márques com a mesmice e a solidão dessas urbes interioranas. Contudo, tais núcleos não deixavam de apresentar em seu movimento de urbanização alguns traços de mudanças e transformações que acabavam por demarcar fronteiras entre uma e outra década.

¹⁹⁰ COSTA, Januário Pereira da. *Entrevista concedida ao autor*. Sousa, 04 de jul. 2009.

¹⁹¹ MÁRQUES, Gabriel Garcia. *Cem anos de solidão*. 67 ed. Tradução de Eliane Zagury. Rio de Janeiro: Record, 2008.

Outros ruídos e ou sinais passam a servir como uma espécie de relógio como a batida da “cachorra”¹⁹² ou o apito da fábrica ou a casa-de-força¹⁹³ que informava a hora de largar o serviço ou de voltar ao trabalho. De maneira semelhante o tempo também é marcado pela chegada do trem de ferro à estação. Seu apito vigoroso anunciava a sua chegada e/ou a sua partida, registrando poucos atrasos nas viagens que realizava. Sendo assim, o tempo não era essencialmente rural ali naquela cidade¹⁹⁴. Há aspectos que denunciam algumas características que confirmam o caráter urbano que a cidade já ganhara com a introdução desses novos elementos.

Podemos confirmar isso na imagem seguinte, a qual nos apresenta a cidade de Sousa no ano de 1931. Não há presença de pessoas, mas há muitos vestígios de suas intervenções nesse espaço. Através da posição das sombras das árvores notamos que era um início de tarde e que, obviamente, por se tratar de um horário extremamente quente, quase ninguém iria fazer esse percurso de trabalho e/ou lazer. O número de habitantes dali não correspondia ao aproximado dos grandes centros para que possamos cobrar a presença de pessoas nas ruas como transeuntes, trabalhadores, ou até mesmo na prática do lazer, do descanso.



Fotografia 05. Largo da Matriz, década de 1930. Fonte: FERRAZ... p. 23

Essa fotografia apresenta-nos o centro da cidade de Sousa, destacando-se em primeiro plano o coreto na parte central do largo da igreja Matriz Nossa Senhora dos Remédios, denominada Praça Almeida Barreto, que na década de 1960 passa a se chamar Bento Freire.

¹⁹² O toque da *cachorra* consistia num som produzido pelo atrito entre duas peças metálicas. Esse serviço era feito por um funcionário da Prefeitura Municipal. Tratava-se de um “sinal convencionado para os empregados do comércio no horário preestabelecido para o seu expediente”. Ver: LEITÃO, Deusdedit. **O inventário do tempo: memórias**. João Pessoa: Empório dos livros, 2004. p. 198.

¹⁹³ Ver: MARIZ, Ignez... p. 265

¹⁹⁴ THOMPSON, E. P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. Tradução de Rosaura Eichemberg. 3ª reimp. São Paulo: Companhia das letras, 2008. p. 267 – 304.

Na margem esquerda, a torre da igreja do Rosário e em segundo plano a conhecida rua do rio, hoje Almeida Barreto. Logo ao fundo, o agrupamento florestal que margeia o rio do Peixe¹⁹⁵. Era comum, na cidade colonial, a concentração das casas ao redor de um grande pátio e sua protuberância arquitetural, a Igreja Matriz. Há aqui toda uma arquitetura de modelo colonial exatamente onde nasceu a vila. Além disso, a imagem revela a ausência de qualquer movimento, aspecto que não se resume à cidade acima, mas também a vizinhança. Todavia, a arborização e a construção do coreto acima podem ser consideradas elementos urbanísticos que constituem talvez um desejo da cidade moderna. A presença de postes de iluminação pública nos faz pensar sobre a existência ali, nesse período, de uma vida noturna.

Esses aspectos urbanísticos da cidade estavam ainda fortemente relacionados às práticas culturais da colônia. Apesar de algumas alterações materiais redefinirem o espaço citadino, os costumes herdados do Brasil colônia ainda se apresentavam muito fortes, principalmente nas pequenas urbes. O largo, espaço de relativa dimensão geralmente na frente da Matriz e muito comum nas cidades coloniais, eram destinados mais às festividades religiosas¹⁹⁶.

Ainda no tocante a essa idéia de mudança e transformação materiais e imateriais, naturalmente, por que passam as cidades interioranas, é válido aqui estabelecer uma ligeira discussão com o pensamento sociológico de Nobert Elias. Embora esteja se referindo a Europa, sua discussão sobre o tempo nos permite imaginar outras possíveis condições para se pensar as mudanças nos pequenos centros urbanos. Em sua perspectiva

toda mudança no 'espaço' é uma mudança no 'tempo', e toda mudança no 'tempo' é uma mudança no 'espaço'. Não devemos deixar-nos enganar pela idéia de que seria possível ficar em repouso no 'espaço' enquanto o 'tempo' escoasse, pois, nesse caso, nós mesmo seríamos a entidade que avança na idade¹⁹⁷.

¹⁹⁵ Ver. FERRAZ...p. 23

¹⁹⁶ Ver: FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos**: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano. 16 ed. São Paulo: Global, 2006. pp. 150-151

¹⁹⁷ Nobert Elias evoca em seu trabalho "Sobre o tempo", uma discussão ampla numa dimensão histórica e sociológica, procurando mostrar o tempo a que denomina de "instituição" sua criação e sociabilização. A representação simbólica do tempo é muito mais social, todavia não se pode separar e isolar o tempo social do tempo natural. Natureza e sociedade andam juntas. Desde os primórdios o homem procurou criar símbolos para representar o tempo. O seu conceito era mais voltado a uma representação natural: o dia, a noite, a lua, as estações do ano e etc. O processo civilizador inferiu conceitos mais precisos. Os atenienses, por exemplo, aprenderam a controlar o tempo do discurso através de uma ampulheta, garantindo assim um tempo único para cada orador. O autor explora a concepção de tempo em várias dimensões, além de proclamar um processo civilizador do tempo quando recorre a ciência, relativizando a superação do pensamento aristotélico pelas conclusões de Galileu obtidas através de experiências. De Isaac Newton em sua designação de tempo absoluto a ser questionado pela teoria da relatividade. Esse processo histórico do tempo deu-lhe uma nova configuração. O tempo não pode ser considerado fora do espaço. E ele não existe por si só. Ver. ELIAS, Nobert. **Sobre o tempo**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.

A afirmação acima pode ser apropriada para se pensar a experiência urbana. Por mais que seu interior apresente pequenas e lentas mudanças e transformações há movimento desses e nesses espaços. Aquele sociólogo segue afirmando que “o universo em que os homens vivem e do qual constituem uma parte move-se e se modifica incessantemente”¹⁹⁸. Levando em consideração tal idéia podemos afirmar, portanto, que nada se encontra em estado de inércia. Sempre há um movimento que apresenta durante certas temporalidades algumas mudanças que podem ser percebidas sem o menor esforço de quem as assiste.

O fotógrafo captou em um momento de solidão o que melhor representaria a cidade, o centro. Ela já apresenta em si própria sinais de modernidade. A sua presença significa algo de novo na urbe como o ato de uma inauguração, o desejo de imortalizar tais espaços, como o exemplo acima. Representar a cidade na sua melhor maneira de percebê-la, sendo, como fotógrafo, um olho mágico que apreende, com um clique um instante.

É bom lembrar que na cidade de Sousa o senhor Júlio Pedrosa de Melo teria adquirido por volta de 1909 uma máquina fotográfica quando de sua viagem à capital federal, para a realização de tal façanha. Foi com essa aparelhagem que ele e posteriormente o seu filho, Eládio Pedrosa de Melo, registraram juntos um grande número de eventos ocorridos na cidade de Sousa, onde moravam. Nos idos dos anos de 1930 uma segunda máquina foi adquirida por Eládio, desta vez na cidade de Recife, mais precisamente nas Casas Martins especializada na comercialização de tais produtos: uma Kodak “modelo nº 3ª Folding Pocker Kodak”. É possível, também, que as cidades adjacentes tenham sido favorecidas com registros feitos por tais amadores e profissionais da fotografia¹⁹⁹. É provável que essa prática tenha ocorrido visto a raridade da presença de fotógrafos nessa região durante a primeira metade do século XX, embora alguns indícios nos dêem conta de fotógrafos profissionais estabelecidos na cidade de Cajazeiras no mesmo período. Além disso, algumas informações também nos dão conta da presença ali dos fotógrafos itinerantes que costumeiramente viajavam ao interior para realizarem seus trabalhos, fossem convidados ou não. Em outros casos, os comparecimentos desses profissionais se davam por convite do poder público para documentar determinados eventos sociais ou fenômenos como as obras contra a seca no oeste paraibano²⁰⁰.

As técnicas fotográficas dessa época eram outras. As lentes exigiam dos objetos fotografados um total repouso para que a imagem fosse fixada no papel fotográfico. Além de grandes aparelhagens que diferenciam das máquinas utilizadas em outras décadas posteriores,

¹⁹⁸ Idem.

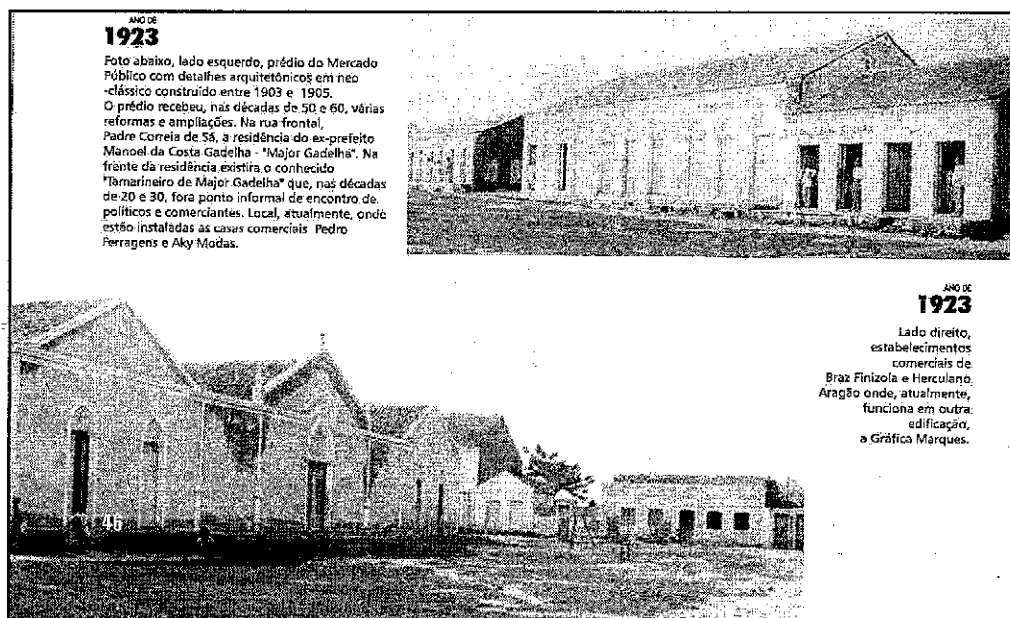
¹⁹⁹ Ver: FERRAZ... p. 4

²⁰⁰ Ver: LIRA, Bertrand de Souza. *Fotografia na Paraíba: um inventário dos fotógrafos através do retrato (1850-1950)*. João Pessoa: Editora Universitária, 1997. p. 103 e 118

se gastava um longo tempo para se fazer uma fotografia como esta acima. Os recursos usados durante esse período não eram caros. Isso nos permite imaginar a fotografia como um artefato inovador representado no poder mágico de gravar em papel fotográfico o que há instantes se passou e permaneceu fragmentado na memória dos homens e mulheres que participaram dessa experiência moderna em terras interioranas.

Com todas as alterações materiais promovidas pela introdução do dito moderno nos espaços urbanos do Oeste paraibano, as cidades tomaram novos rumos, guiadas pela idéia de progresso que acabava por produzir novas perspectivas. A modernidade era aspirada e sonhada por grande parte daquelas sociedades. Esses núcleos ganhavam uma outra face, aquela que ia ao encontro das transformações urbanas que tinham ocorrido e continuavam a acontecer nos grandes centros urbanos pensados como referências do moderno e do progresso²⁰¹.

Para atestar o que acabamos de afirmar, trouxemos duas fotografias que nos trazem indícios de uma urbe que parece apresentar aspecto de um mundo rural. Feita no ano de 1923, ela revela o centro comercial da cidade, especialmente o mercado público que fora edificado entre os anos de 1903-1905 e onde se concentrava o comércio e se davam as feiras semanais.



Fotografia 06: Mercado público, 1923. Fonte: FERRAZ...p. 46

²⁰¹ Alguns trabalhos, já aqui mencionados em outro momento, nos revelam essas transformações de que falamos acima. Entre eles podemos citar: WANDERLEY, Helmara Giccelli Formiga. **Cotidiano, cultura e lazer em Pombal: as contradições do progresso (1927 – 1959)**. (dissertação de mestrado). Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2009. FILHO, Osmar Luiz da. **Na Cidade da Parhyba do norte, o percurso e as tramas do moderno (1892-1928)**. Tese (Doutorado em história). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1999. SOUSA, Rivaldo Amador de. **As vertigens do progresso: o trem e outros signos do moderno em São João do Rio do Peixe (1918-1964)**. Monografia (Especialização em teoria e metodologia da história). Cajazeiras: Universidade Federal de Campina Grande, 2005.

Essas imagens nos informam alguns aspectos da urbe nos anos 1920. As duas revelam a rua Capitão Manoel Gadelha de 1923: a que está situada na posição superior manifesta a presença de casas comerciais vendo-se populares nas portas dos estabelecimentos; no fragmento abaixo temos o mercado público que ocupa todo um quarteirão. Na primeira notamos visivelmente a ausência de platibandas utilizadas para camuflar o telhado e realçar a edificação dando um caráter ornamental à fachada. Além disso, também tinha o objetivo de evitar a queda direta da água da chuva sob a calçada. Podemos perceber também a ausência de pavimentação na referida rua, o que irá acontecer no início dos anos 1950. Em torno das edificações há calçadas, de maneira que se deixa ver a deterioração da parte inferior. Nem todas as casas comerciais se encontram abertas e a ausência de populares na rua nos deixa entender que se trata de um dia comum na cidade.

Essa aparência de rusticidade com ares de cidade campesina no trato de suas arquiteturas não permanecerá por muito tempo. Nos fins dos anos de 1920, com algumas alterações, ela ganhará um novo aspecto revestindo-se de um tom urbanístico e dando-se a ver uma outra urbe bem diferente daquela de anos anteriores.

Para acompanhar o plano nacional de urbanização das cidades e eliminar os aspectos rurais, o poder público manifestou a sua preocupação através de algumas alterações urbanas. Tal política pública tinha o objetivo de promover uma visibilidade que correspondente à estética urbana exigida na referida época. Um exemplo disso é a obrigação de que tinham os proprietários de prédios de caiá-los nos meses de maio a setembro de cada ano. Além disso, outras atribuições em função de gerar e manter a beleza da cidade também são aplicadas na Lei nº 48 de 30 de dezembro de 1929. No seu artigo 12º declara: “ Fica o poder executivo municipal auctorizado a providenciar sobre o nivelamento das calçadas, frentes, travessas de casas e de ruas da cidade, arrasamento de prédios arruinados e outros quaesquer que estejam fora do alinhamento das ruas, bem como sobre as retiradas de cercas, nas travessas e quintaes de casa, cujo os fundos dêem para outras ruas”²⁰².

Quanto às retiradas de cercas em áreas que se encontravam dentro do perímetro urbano, a imposição da medida parece ter sido recebida com grande insatisfação por parte dos moradores que mantinham os seus quintais a custo dessa técnica e daqueles que eram proprietários de terrenos baldios e que por sua vez cercavam-nos para evitar invasões de animais e pessoas como medidas de proteção a seus imóveis. As queixas em relação à ação da prefeitura municipal, no sentido de fazer cumprir tais medidas, são tomadas pelo *Jornal de*

²⁰² Ver: Município de Souza. Lei nº 48, de 30 de dezembro de 1929. A UNIÃO. Parahyba, 18 de abril de 1930. p. 4

Souza com uma forte dose de crítica jornalística. Em 1932, em uma matéria intitulada *o Município de Souza em pleno regime bolchevista* o periódico deixa claro a sua indignação em relação à atitude da Prefeitura Municipal quando mandou intimar um cidadão habitante daquela praça “a não continuar no serviço de cercas que está fazendo no terreno de sua propriedade”, localizado por traz do açougue público. De acordo com a matéria, essas medidas abusivas denunciavam o caráter autoritário do poder público na figura do prefeito municipal. Tanto era a insatisfação que o autor da matéria dispara um subtítulo: “a prefeitura para se apropriar da terra alheia, basta decretar a sua urbanização”²⁰³.

A preocupação com a estética urbana se encontrava dentro dos parâmetros nacionais por que os principais centros acabavam por adotá-la. Nesse sentido, foram construídos os frontões do mercado público com o propósito de melhorar a visibilidade da cidade. A prefeitura decretou que nas edificações anexas àquele prédio deveriam ser construídas platibandas em suas fachadas no prazo de 60 dias. Tudo para estarem as linhas urbanas em consonância com o que rezava a arte da estética²⁰⁴.

Em argumento público o prefeito municipal defende as suas intenções com a reforma empreendida e as exigências quanto a estética urbana:

Todos devem lembrar-se como era desgraciosa e inesthetica a fachada de nosso commercio nesta cidade. Somente a indiferença e o mau gosto poderiam explicar a nossa tolerância aos velhos moldes architetturaes do referido prédio, dando a entender a quem nos visitava, que éramos um povo retardatário e alheio a evolução de nosso tempo²⁰⁵.

Como podemos ver, o discurso se pauta na idéia de mudança, de transformação, da introdução do novo. As linhas que definiam o caráter de urbano deveriam ser substituídas por modernos traços arquiteturais que dariam à cidade uma nova visibilidade. Era necessário acompanhar as transformações urbanas por que passavam tantos outros núcleos urbanos em consonância com o moderno. Do contrário os habitantes de Sousa seriam vistos como “um povo retardatário”. Para o autor das linhas acima a arquitetura da cidade representava a maneira de ser e estar no mundo no qual vivia o povo sousense.

Contudo, essa exigência da prefeitura municipal é atacada por uma forte dose de crítica de um colunista do Jornal de Souza. Para esse jornal o prefeito estava deixando de fazer o que convinha ser necessário num momento de crise. Pois que “os frontões que a

²⁰³ Ver: **JORNAL DE SOUZA**. Souza, 3 de outubro de 1931. Ano II, nº 57. p. 4

²⁰⁴ Prefeitura Municipal de Souza. Decreto nº 18 de 18 de junho de 1931. **A UNIÃO**. Parahyba, 15 setembro de 1931. p. 5

²⁰⁵ Ver: Prefeituras do interior. Relatório e balancete da receita e despesas da Prefeitura Municipal de Souza referente ao 1º semestre do ano de 1931. **A UNIÃO**. Parahyba, 26 de agosto de 1931. p. 9

prefeitura está mandando construir no mercado público não serão superfluo mas são decorativos e como tal perfeitamente adíaveis”.

O periódico reconhece a necessidade da construção dos frontões correspondendo aos códigos do embelezamento da arquitetura da cidade. Mas defende os proprietários de imóveis que estavam sendo obrigados a também construir as platibandas como rezava os códigos da estética urbana. Por razão da crise que o município passava naquele momento, a atuação municipal deveria restringir-se a “obras estritamente indispensáveis e de utilidade real”. Essa atitude do Executivo, de imposição “sem um prazo dilatado é positivamente um absurdo”. Segundo o jornal “não estamos em tempo da prefeitura achar que deve escorchar os municipes, com impositões extemporaneas”²⁰⁶.

Si os cofres municipaes não podem concertar os fundos infectos do açougue publico, nem alcançam a construção do matadouro, si a terraplanagem da cidade e a sua arborização, além dos meios fios das calçadas e da fachada da mesma camara municipal, sem falar nos exteriores, estão por fazer, como é que a prefeitura, sem si preocupar com a crize que atravessamos quer exigir dos aludidos proprietários um serviço perfeitamente adíavel e exijivel dentro de uma esfera que concilie os interesses de todos?²⁰⁷

Ao mesmo tempo em que o dito jornal alude à impossibilidade da tarefa imposta pela Prefeitura Municipal aos proprietários de imóveis, também revela o interesse de uma classe por uma cidade que preze a higienização do espaço e a sua salubridade, além da estética urbana.

Há uma forte relação com os desejos dos planos diretórios feitos pelas grandes cidades que são contagiadas e acabam por influenciar as diferentes urbes. Assim, não somente a reformulação arquitetônica fazia parte desses desejos, mas também a arborização como ação que revela o caráter da estética urbana. Investido desse propósito o poder público providenciou a plantação de um considerável número de pés de ficus em grande parte da cidade. Para esse fim a prefeitura adquiriu naquele ano 250 mudas de ficus benjamin²⁰⁸.

Para se ter uma idéia da importância que a arborização das ruas e praças representava no plano de urbanização em Sousa, logo no ano de 1930, vejamos o que um cidadão descreve ao atirar forte crítica àqueles que não zelam por tais bens e se ocupam em suas atividades de vândalos a depredar a cidade. Estas conclusões partem do noticioso que anuncia: “Na semana passada foi mutilada perversamente uma copa de um de nossos *figos-benjamin* que ornaram o Passeio Público”. É verdade que essa voz está de prontidão num observatório urbano

²⁰⁶ Ver: JORNAL DE SOUZA. Souza, 31 de maio de 1931. Ano II, nº 64. p. 1

²⁰⁷ Ver: JORNAL DE SOUZA. Souza, 31 de maio de 1931. Ano II, nº 64. p. 1

²⁰⁸ Idem.

notificando tudo que ocorre na cidade durante toda a semana. Contudo, ela está investida de um desejo do cidadão, em sua maioria, que anseia por um espaço mais cuidado, chamando para si aquilo que o *sousense* sente como pertencimento. Aqueles *ficus* “que serve de embelezamento ao nosso único logradouro público” dão a cidade um outro tom de visibilidade que prefigura a sua estética urbanizadora²⁰⁹.

Em fins da década de 1930, o número de *ficus* plantados na área urbana foi aumentado em diferentes ruas e logradouros. Era interesse também da prefeitura municipal o uso de plantas nativas tais como “canafistula, timbaúba, trapiás, tamarindos, joazeiros e sabonetes”. A presença constante de animais dentro da cidade tornou-se uma grande dificuldade para se manter as mudas feitas ali. Para resolver o problema, a prefeitura construiu cercas aos redores do perímetro urbano a fim de coibir a invasão do gado dentro da cidade, tornando-se um principal empecilho para a efetuação do projeto de arborização das ruas e logradouros. A visibilidade dada ao setor urbano com a existência de árvores promovia certo equilíbrio, além de poder contar com a sombra, principalmente nas praças, onde eram estabelecidos lugares de passeio público, garantiam um aspecto de embelezamento e conforto. Foi nesse sentido que na principal praça, a Bento Freire, os “toscos bancos de cimento armado” instalados ali ainda na década de 1920 foram substituídos por “magníficos bancos de madeira e ferro adquiridos na capital do Estado”²¹⁰.

Porém, para o olhar de um agrônomo que ocupava o cargo de administrador municipal, a arborização daquela cidade parte de outra perspectiva para o seu sentido. “Para um clima tropicalíssimo, sêco, de região semi-árida como a de Souza, um vasto plano de arborização, na cidade e nos povoados, se impunha mais como uma variante para melhorar as condições físicas do meio do que pelo seu sentido de estética. Quase todas as ruas, propícias á arborização foram povoados de *ficus-benjamin* e *oiticica* a uma distância de 7 metros de uma árvore a outra”²¹¹.

Em Sousa, no ano de 1931, as propostas de mudanças para o quadro urbano são pensadas pelo poder executivo levando em consideração a impressão que seus habitantes fazem dessa intervenção nas ruas. Investido do desejo de modernizar a cidade, tendo a

²⁰⁹ Ver: **JORNAL DE SOUZA**. Sousa, 15 de maio de 1930. Ano II, nº 18, p. 1

²¹⁰ **A UNIÃO**. João Pessoa, 03 de setembro de 1939. p. 6. Relatório apresentado ao Interventor Federal do Estado Argemiro de Figueiredo pelo ex-prefeito, Eládio de Mélo.

²¹¹ Ver: **A UNIÃO**. João Pessoa, 9 de abril de 1941. Nº 81, p. 6. Em 10 de setembro de 1940 é nomeado um agrônomo para o cargo de prefeito da cidade de Sousa, Gabriel Barbosa de Farias, (**A UNIÃO**. João Pessoa, 20 de setembro de 1940. p. 3, nº 210) permanecendo no cargo até 19 de março de 1941 (**A UNIÃO**. João Pessoa, 20 de março de 1941. Nº 64, p. 1).

influência de um plano diretório nacional, o Prefeito Municipal justifica ao interventor do Estado suas preocupações com tais atitudes:

Obedecendo ao critério das boas administrações, não quis entrar num regime de imposições, obrigando o povo a levantar as platibandas das casas no perímetro urbano. Primeiramente tomei o alvitre de organizar um plano de urbanização e mandei levantar a planta da cidade.

Em seguida submeti á apreciação do sr. Interventor Federal, de quem estou esperando a sua solução para levar a effeito o remodelamento desta cidade²¹².

Com tais argumentos o Prefeito de Sousa se mostra preocupado com a política de urbanização, embora declare que os próprios habitantes da cidade não tem consciência do plano modernizador. Recorrer ao interventor à busca de uma solução era também negociar recursos para a execução de tal projeto, que por sua vez era defendido como necessário para definir o caráter de urbanidade daquela cidade.

No ano de 1933 o Jornal A UNIÃO traz uma pequena matéria que revela aquela antiga vila de uma arquitetura basicamente colonial completamente transformada numa nova cidade. “Além de outros melhoramentos, tivemos logo a remodelação do açougue, do mercado público em via de conclusão e do edifício do Conselho Municipal”. O seu revestimento feito durante os últimos anos tende a mostrar um perfil urbano com um novo aspecto das ruas e de suas edificações. “Com essas remodelações, desapareceram por completo os ‘casarões’ antiqüíssimos que tanto afeiavam a nossa ‘urbs’”²¹³.

Em 1934, o governo do município adota uma atitude mais rigorosa, de maneira que todo aquele proprietário de prédio urbano que não tivesse construído a platibanda teria que pagar mais 50 % além do imposto predial urbano²¹⁴.

Através desse mesmo decreto no artigo nº 20 o poder executivo ficava

autorizado a providenciar sobre nivelamento das calçadas, passar o meio fio, levantar a planta da cidade, determinar o perímetro urbano, frente e travessas de casas. Arrazamento dos prédios arruinados e outros quaisquer que estejam fora do alinhamento das ruas e bem como retiradas de cercas²¹⁵.

De acordo com a lei estabelecida acima, acreditamos que a determinação da prefeitura municipal era extirpar qualquer elemento que manifestasse o aspecto tradicional/colonial numa cidade que investia em traços modernizadores. Fazer o nivelamento das calçadas,

²¹² Ver: Prefeitura Municipal de Souza. Relatório do 2º semestre de 1931 do município de Souza, apresentada pelo dr. Raimundo Pires Braga, prefeito de Souza, ao sr. Interventor Federal neste Estado. A UNIÃO. Parahyba, 21 de fevereiro de 1932. p. 10

²¹³ Ver: Notícias do interior: Sousa. In: A UNIÃO. João Pessoa, 08 de janeiro de 1933.

²¹⁴ Prefeitura Municipal de Souza. Decreto nº 49, de 28 dezembro de 1933. A UNIÃO. João Pessoa, 18 de janeiro de 1934. p. 9-10.

²¹⁵ Idem. p. 10

estabelecer o alinhamento das ruas de maneira que qualquer prédio não venha prejudicar a organização da estética urbana, além da retirada de cercas eram medidas comuns em todos os projetos urbanos que se apresentavam modernizantes. São a partir dessas medidas que se estabelece os parâmetros para a constituição de uma cidade bonita e civilizada e que acompanha os padrões estéticos nacionais em voga até então.

Ainda no mesmo ano, sob a nomeação da Intervenção Federal, o poder executivo lança o decreto nº 53, de 28 de agosto de 1934. De acordo com esse documento os proprietários de prédios localizados dentro do perímetro urbano eram obrigados, “no prazo de 120 dias, a contar da presente data, ao levantamento de platibanda e reconstrução de calçadas dos prédios que lhes pertencem, obedecendo rigorosamente ao plano estabelecido por esta prefeitura”²¹⁶.

Tal reforma somente poderia ser executada pelo proprietário do edifício sob orientação do novo projeto urbanístico da cidade que era organizado e dirigido pela Prefeitura Municipal. Ainda dentro desse plano é lançado um novo decreto, o de nº 54 de setembro de 1934 regularizando as construções e reconstruções dentro do perímetro urbano e suburbano. Com isso, estavam proibidos “as construções de prédios ligados a outros”²¹⁷. A intenção era dar outra visibilidade as ruas, isolando as casas para a maior privacidade do seu morador. Os traços de uma arquitetura colonial iam sendo deixado para traz, considerados como modelos retrógrados que tinham perdido o seu brilho e caído em completo desuso há muito tempo.

Para convencer os seus habitantes a cumprir tal ordem da prefeitura, o prefeito lança mão dos atributos de civilidade, civismo, patriotismo como uma ação praticada para o bem comum. Assim decreta: “a época presente é de prosperidade, tornando por isso mesmo de fácil execução o plano em apreço”. E segue com mais um argumento de grandiloquência recorrendo a adjetivações que tem o objetivo de convencer o cidadão de cumprir o seu papel patriótico para o bem de todos: “é obra de patriotismo de cada um concorrer para o embelezamento e condição de hygiene da cidade em que habita”²¹⁸.

Assim, ainda em 1937 continuam as exigências sobre as construções de platibandas nos edifícios no perímetro urbano. No inciso 4 do artigo 10º da Lei nº 4 subscreve: “Os

²¹⁶ Ver: Prefeitura Municipal de Souza. Decreto nº 53, de 28 de agosto de 1934. A UNIÃO. João Pessoa, 11 de outubro de 1934. p. 11

²¹⁷ Ver: Prefeitura Municipal de Souza. Decreto nº 54, de 5 de setembro de 1934. In: A UNIÃO. João Pessoa, 11 de outubro de 1934. p. 11

²¹⁸ Ver: Prefeitura Municipal de Souza. Decreto nº 53, de 28 de agosto de 1934. In: A UNIÃO. João Pessoa, 11 de outubro de 1934. p. 11

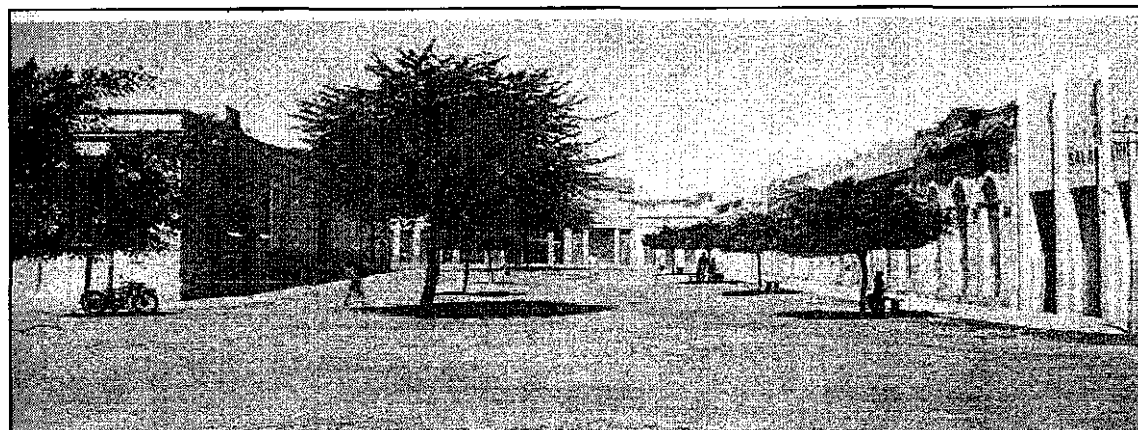
prédios sem platibandas com biqueiras sobre o passeio das ruas, pagarão além do imposto sob taxa determinada na tabella orçamentária, mais 50%”²¹⁹.

Como se vê, a preocupação em relação ao cuidado do embelezamento da cidade e certa resistência por uma parte dos seus habitantes continuavam obrigando o poder executivo a se utilizar de leis e decretos para executar de forma consistente a urbanização, dando-lhe tal caráter de acordo com o estabelecido nos parâmetros do que vinha a ser a nova urbe. Assim, de acordo com a Prefeitura Municipal, “as nossas ruas não tinham nomes que as distinguissem. Para estabelecer uma perfeita harmonia com a beleza e notável evolução da cidade, a prefeitura decretou a sua nomenclatura e mandou colocar placas indicativas e respectivos números, em esmalte, sob um perfeito senso estético”²²⁰. Embora as ruas já fossem denominadas com nomes populares dos quais a sociedade se apropriava, essa nomeação não apresentava uma linguagem estética que certos letrados desejavam. A substituição dos nomes das ruas por datas comemorativas, nomes de “pessoas ilustres” etc era compreendida pelos populares como sendo certa violação à memória popular. Apesar dos novos nomes serem afixados nas ruas os habitantes continuavam a se referir às antigas denominações. Trata-se de uma ação imposta que não reconhece os valores culturais da maioria da população das cidades. Para as elites, os pobres não estavam munidos de saberes e até os nomes comuns das ruas lhes incomodavam.

Os sinais de transformações por que passaram as ruas da cidade podem nos ser confirmados pela fotografia seguinte. Essa nos atesta algumas mudanças introduzidas na área central da urbe. Ela nos revela o mesmo logradouro mostrado na imagem anterior, aproximadamente dez anos depois. Podemos observar algumas alterações que marcaram a presença, já no início da década de 1930, dos novos ideais que influenciaram a constituição de outra cidade. Os novos elementos e traços traduzem uma outra época.

²¹⁹ Ver: Prefeitura Municipal de Souza. Lei n° 4, de 31 de dezembro de 1936. In: A UNIÃO. João Pessoa, 26 de fevereiro de 1937. 2ª seção, p. 1

²²⁰ A UNIÃO. João Pessoa, 03 de setembro de 1939. p. 6. Relatório apresentado ao Interventor Federal do Estado Argemiro de Figueiredo pelo ex-prefeito Eládio de Mélo.



Fotografia 07: Rua Cap. Manoel Gadelha. Década de 1930. Fonte: FERRAZ...p. 45

Vemos que o logradouro passou por algumas mudanças que diríamos necessárias. Além da reforma tanto do mercado público como dos prédios comerciais que já apresentam todas as platibandas construídas, a calçada ganhou um alinhamento que difere do mostrado na fotografia anterior. A presença de árvores ao longo da rua com a disposição de bancos para a acomodação de pessoas que por ali passassem e desejassem descansar, representava certo conforto oferecido.

O que as fontes iconográficas e orais, além de outros indícios e vestígios, nos revelam são exatamente o atestado da existência dessa reconfiguração das cidades postulando ou apostando em um “progresso” que se estabelecia na constituição de uma outra sociedade. O ingresso desses elementos inovadores produzia uma outra imagem da cidade menos rural e mais urbana, menos inerte e mais dinâmica. Tais aspectos eram vistos nos trabalhos que o poder público promovia dentro e fora do setor urbano. Assim, a construção de prédios e praças públicas com seus monumentos simbólicos edificadas tinha o objetivo de imprimir uma nova imagem. A pavimentação das ruas oferecia o mesmo desejo, o de renovar. Com tudo isso, as novas gerações apostavam que ali habitavam em outros mundos que apontavam no horizonte de suas sociedades e abriam novos caminhos com perspectivas inovadoras carregadas de confiança no que se caracterizava como “progresso”.

As alterações das paisagens não se constituíam apenas em um novo espaço físico, mas e, sobretudo, num lugar social que passava a ganhar significado como territórios de determinadas práticas culturais. Pois que não se modificava apenas o surgimento do logradouro, também as ruas laterais passaram a ganhar uma nova paisagem e revestir-se de uma outra ressignificação. As novas espacialidades eram resultado de um desejado mundo civilizado. As praças, por exemplo, passaram a ser construídas e/ou reformadas no sentido de oferecer condições para a operação de novas sociabilidades. É o caso da construção de bancos e pavimentação das praças Bento Freire e a do Bom Jesus Eucarístico.

Esse desejo de constituir e apresentar uma cidade nos moldes da decantada modernidade, além de outras providências, o governo municipal se preocupou em designar as nomeações de ruas e logradouros públicos na cidade. Assim, em decreto do início do ano de 1942 definiu algumas denominações para esses principais espaços citadinos:

Ficam denominadas: Praça Bom Jesus, a nova praça construída entre as ruas João Pessoa e 4 de Outubro; Praça Cel José Gomes de Sá, a Praçinha com Balaustrada, ao norte do açougue municipal e alinhamento da antiga rua da Uzina; Rua Dr. Silva Mariz, a rua nova que se está edificando ao norte da rua Nabor Meira e sul da rua da Uzina; rua Dr. Emílio Pires, a rua compreendida entre as ruas Galdino Formiga e Getúlio Vargas; Rua Nicodemos Gadelha, a parte compreendida entre as ruas Quintino Bocayuva e Cel José Vicente, em seguimento para o nascente²²¹.

A preocupação com as nomeações dos logradouros era não só garantir a identificação dos espaços para o uso dos correios ou de qualquer outro serviço e/ou instituição como a própria prefeitura municipal. A designação oficial tinha por trás de tudo o papel de desconstruir o imaginário popular e sua apropriação de determinados termos que não convinham nada à memória da elite sousense como em tantas outras cidades brasileiras. Para a classe elitizada, o que era popular era considerado vulgar e, portanto, não tinha nenhum caráter pedagógico como pode ter uma rua, principiando pelo seu nome. Além disso, daria à cidade o seu caráter de urbanismo que ao longo das alterações por que ela vinha passando perdera bastante o aspecto rural que apresentava em tempos passados.

Apesar das ruas e todos os logradouros receberem oficialmente as suas referidas denominações pelo poder público, não foram reconhecidas cotidianamente com tais nomes por parte de seus habitantes e populares. Elas tinham sido batizadas já há bastante tempo por apropriações que eram consideradas pela elite local como designações vulgares, razão pela qual a população continuava se referindo a nomes identificados com seu cotidiano. Assim, algumas delas eram conhecidas como Beco das Fontes, Praça do Espeto, Castelo do GMC, Escama de Peixe, Rio da Sofia, Rua das Princesas, Beco do Cacete²²², Rua Estreita, Rua das Areias entre outras denominações que a sociedade sousense já vivia familiarizada com elas e todos sabiam a localização de cada uma dessas, sem a necessidade de placas para designá-las.

Segundo Rouanet, “há uma volúpia especial nesse ato nomeador” que agrada e satisfaz aquele que nomeia. Entre as ruas e os nomes que elas ganham há uma peculiaridade toda da comunidade. A exemplo da rua das Princesas ou Rua Estreita podemos afirmar que esses

²²¹ Prefeitura Municipal de Souza. Decreto-Lei nº 14 de 10 de novembro de 1942. In: A UNIÃO. João Pessoa, 9 de janeiro de 1943. 2ª Seção, p. 2.

²²² Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. *Minha terra, minha gente*. S/L: s/e, 1979. p. 14

“nomes são estáveis, às vezes durando mais que as próprias ruas”²²³. Enquanto a nomenclatura imposta cria um vazio sobre a rua, instaurando um afastamento entre o passante e a nomeação oficializada pelo poder público, o popular não apaga do imaginário coletivo e continua coexistindo ainda.

Em seu livro *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*, Raimundo Arrais discute em um de seus capítulos a renomeação de grande parte das ruas da velha capital pernambucana. Segundo o autor esse intento político de “inscrever o patriotismo no espaço da cidade” tinha o objetivo de apagar da memória urbana todas as práticas pertencentes a um passado colonial e que eram “repugnantes às novas sensibilidades urbanas”. Essa mudança toponímica parece não ter sido aceita sem contestações. Parte da imprensa local manifestou a sua insatisfação “opinando que acima dos intuitos de lisonja a homens públicos, deveria ser colocada a necessidade real e cotidiana de orientação dos moradores ao se locomoverem dentro da cidade”²²⁴.

Todavia, o projeto de transformação urbana, através da nomenclatura das ruas da cidade, não surtiu o efeito desejado pelo poder público. Os novos nomes que correspondiam a nomes de “heróis brasileiros” eram, na verdade, desconhecidos pela população recifense. Portanto, “esse patriotismo toponímico não passou pela prova do cotidiano da cidade”. As antigas designações continuaram a ser evocadas no cotidiano da cidade. E dos novos nomes, poucos “persistiram na boca do povo. Poucos mereceram o reconhecimento consagrador da população”²²⁵.

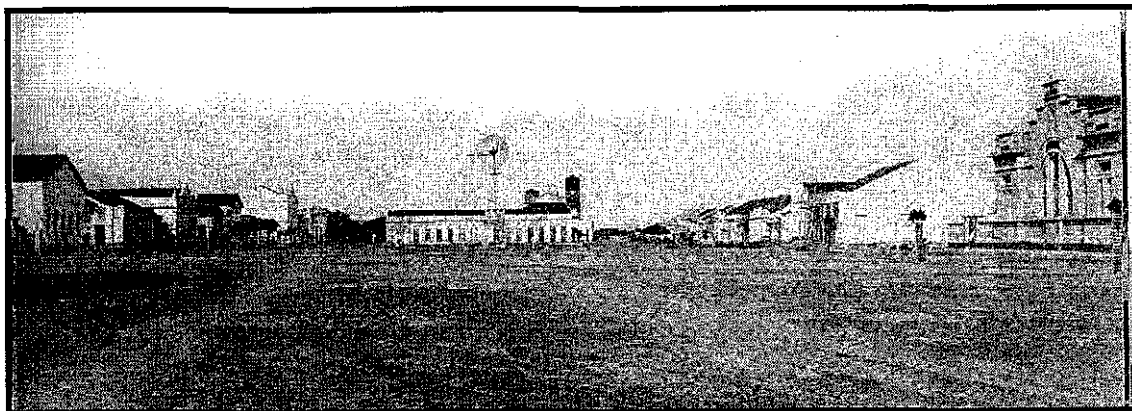
Entre os logradouros que mais sofreram alterações em Sousa um nos chama a atenção. Trata-se de um extenso campo aberto situado na parte que compreendia o pátio frontal da Igreja do Bom Jesus Eucarístico. É uma área que apresenta completa ausência de edificações dentro do seu quadro ladeado pelas duas ruas: a Presidente João Pessoa, à direita, e a Rua Coronel José Gomes de Sá à esquerda. Ao fundo, a Travessa Dr. Silva Mariz, atualmente denominada de Luciander Rocha Melo de Lucena. Esse largo passou por diferentes experiências modernizantes em anos posteriores à época em que foi feita a fotografia abaixo.

²²³ Ver: ROUANET, Sérgio Paulo. Viagem no espaço: a cidade. In: *A razão nômade*: Walter Benjamin e outros viajantes. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1993. p. 34

²²⁴ De acordo com esse historiador a nova toponímia das ruas do Recife soava e/ou estava relacionada a eventos e períodos históricos do Brasil recente como a Guerra do Paraguai, a Restauração Pernambucana, a Revolução de 1817 entre outros. Ver: ARRAIS, Raimundo. *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: HumanitAS/FLCH/USP, 2004. p. 348-349

²²⁵ Ver: Idem. p. 350

As alterações ali ocorridas deu toda uma outra significação ao espaço que se estende desde a urbanização do Largo até a demolição da Igreja do Bom Jesus Eucarístico.



Fotografia 08 - Largo do Bom Jesus, década de 1930. Fonte: FERRAZ...p. 57

Esta fotografia da década de 1930 nos revela um conjunto de sinais e informações primordiais. Ela, de fato, revela um espaço vago que se estende em sentido leste, no qual o fotógrafo se afastou para obter a imagem escolhida, indo de encontro à igreja Bom Jesus Eucarístico e de onde captou com seu equipamento fotográfico aquele instante. Na margem esquerda, a Rua Coronel José Gomes de Sá onde se percebe diferentes estilos arquitetônicos. Ao fundo um quarteirão constituído de casas comerciais ladeando uma das entradas do mercado público. O último prédio à esquerda, que até os fins dos anos de 1950 abrigava a antiga prefeitura, passou por algumas reformas, as quais ressignificaram sua arquitetura, talvez por força das influências de gerações que desejavam uma cidade dentro dos moldes de uma estética urbana mais plausível. Vêem-se na imagem, em segundo plano, as torres, ainda em construção, da igreja matriz Nossa Senhora dos Remédios. Na margem direita a Rua Presidente João Pessoa onde fica visível a arquitetura com estilo eclético do antigo Colégio Comercial, hoje Colégio José Viana.

Também nos chama a atenção as mudas de plantas às margens das ruas laterais, o que irá confluir com a idéia de progresso, o sentido de urbanizar a cidade quando em outras acontecia essa mesma preocupação. Entende-se que nos anos iniciais de 1930 já existia algum plano que vinculava esse espaço ao projeto de urbanização. De um lado, a igreja do Bom Jesus Eucarístico, do outro o centro comercial. Eram dois pontos para onde convergiam os habitantes, tornando esse ambiente bastante freqüentado.

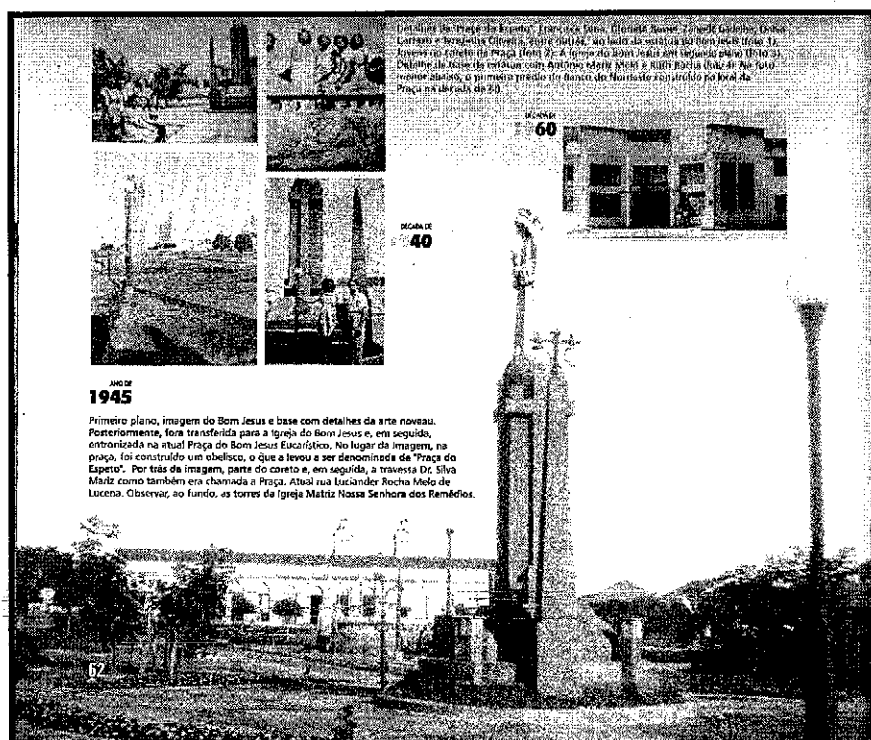
Todo aquele espaço vazio, na fotografia acima, resguarda um acontecimento *importantíssimo* para a vida religiosa dessa sociedade. E a denominação recebida não se reporta apenas a relação de aproximação entre o Largo e a Matriz do Bom Jesus, mas por

fazer parte de toda uma área preservada pela Diocese que precisava resguardar a memória religiosa da sociedade católica de Sousa. Tudo isso, estava interligado a um fato decorrido no final do século XIX. Esse logradouro carregava certo significado simbólico que em sua época soava, para toda a comunidade, como um lugar sagrado onde teria ocorrido um milagre²²⁶. É verdade que tal crença não tenha se estabelecido na memória da sociedade porque nota-se a ausência de qualquer reação por parte da população quando das reformas ocorridas em tais espaços.

As fotografias seguintes nos fazem atestar essas transformações por que passaram aquele logradouro. As construções, nessa antiga área, sofreram sucessivas demolições e reconstruções que acabam por fechar todo o largo. Tais práticas compreendem-se desde a construção da praça do Largo do Bom Jesus e sua demolição e em seguida a sua ressignificação e uma segunda denominação, a Praça do Espeto por apropriação da própria comunidade. Nas décadas de 1950 e 1960 foram construídos os edifícios do Hotel Gadelha e em seguida a leste o Banco do Nordeste e a prefeitura municipal, mais precisamente em 1968, o que foge da nossa delimitação temporal que estabelecemos nessa pesquisa.

Na imagem seguinte, notamos o quanto o Largo do Bom Jesus torna-se praticamente irreconhecível quando comparado ao logradouro mostrado na fotografia nº 13. A década de 1930, de acordo com a fotografia abaixo, já apresenta outra ressignificação. Revestido de certo cuidado, acabou obedecendo a uma estética, de maneira que se encontra notadamente urbanizado. Esse quadro de transformação foi resultado de uma ação do poder público que se encontrava de braços com o que ocorria com outras urbes circunvizinhas. É provável que tal prática andasse em conformidade com o que se dava nos grandes centros urbanos, visto que o prefeito da época fora tomado pelo entusiasmo causado pelo ideal de modernidade e progresso. É provável que não só as pessoas que representavam o poder público, mas parte de seus habitantes tivessem interesses na renovação na cidade.

²²⁶ A autora do livro *Antes que ninguém conte* recupera diferentes versões sobre o acontecido naquele local. As narrativas são ora simplória, ora extravagante, mas que nos permitem fazer uma ligeira ressalva por guardar um fio do enredo que celebra certo evento ali por volta do início do século XIX. Trata-se de que naquele local certo pastor de ovelhas teria observado que a sua criação fazia guarda circular a um determinado objeto que ao se aproximar descobrira ser uma Hóstia (em outro relato aparece o ato como roubo no qual o ladrão levava consigo o cibório que seria encontrado posteriormente num matagal impenetrável). Teria sido perdida ou deixada intencionalmente por um negro (uma segunda versão faz referência a esse personagem como “uma feiticeira”, portanto uma mulher e não um negro) que saíra em desabalada carreira fugira de uma multidão de fiéis que o condenava a pegá-lo por deixar aquele sagrado símbolo de Cristo permanecer entre as mãos ao invés de levar à boca. Sabendo do achado o Vigário da Igreja do Rosário teria mandado edificar uma capela do Bom Jesus Eucarístico para celebrar tal evento.. A esse acontecimento a sociedade sousense se reporta ao *milagre Eucarístico* de Sousa. GADELHA, Julieta Pordeus... pp. 33-53



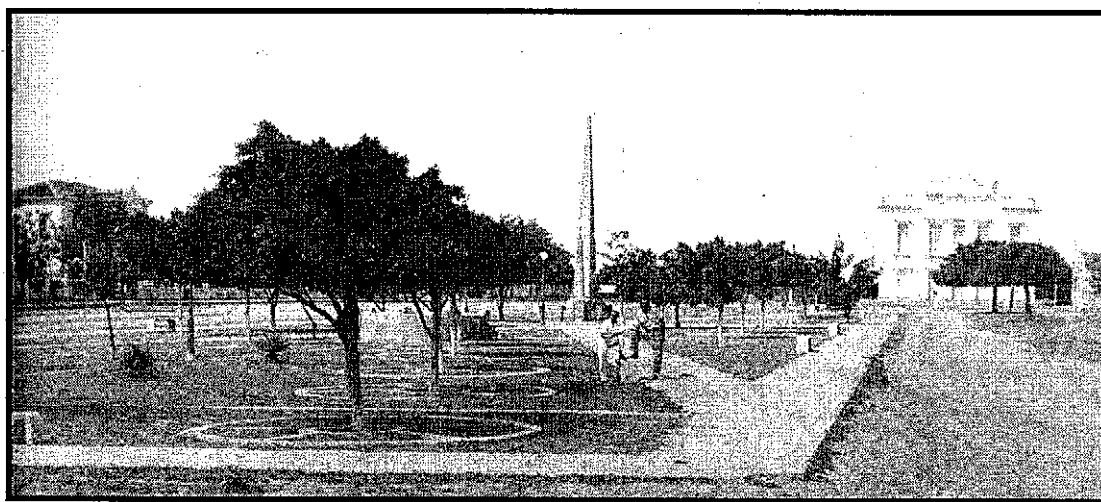
Fotografia 09: Praça Bom Jesus Eucarístico, 1945. Fonte: FERRAZ... p. 62.

Essa imagem nos revela uma outra cidade Sousense. Tendemos a acreditar que nesta a praça manifesta traços de urbanização até então cobrados, em nome da civilização e do progresso, por certo grupo social. Ela expressa características peculiares de um espaço urbanizado. Essa conclusão se deve ao fato da presença visível de alguns elementos ditos modernos: a iluminação pública com postes que exibem rebuscado trabalho e suas preciosas luminárias; a arborização denunciando a presença de uma atividade de jardinagem com pequenas árvores e rosas disposta com certo cuidado; a pavimentação do logradouro, o que possivelmente corroborava com o desejo de muitos moradores de uma cidade moderna. Aos fundos é possível ver parte do coreto que fora construído no final da década de 1930 e que posteriormente acabou sendo demolido. A imagem do Bom Jesus Eucarístico é a parte central privilegiada pelo fotógrafo. Trata-se de um monumento que representa todo um imaginário criado ao longo de um século e que parece representar uma cidade redimida. Aos fundos, um quarteirão constituído de prédios conjugados que abrigavam casas comerciais e que se avizinhava ao Mercado Público, que por sua vez estava situado no quarteirão seguinte. Em segundo plano aparecem as torres da Igreja Matriz de Nossa Senhora dos Remédios já concluídas. A sombra denuncia que a imagem fora captada no intervalo aproximado entre as onze horas da manhã às primeiras da tarde, técnica utilizada na referida época para se obter melhor resultado. Para os fotógrafos esse horário era o momento que oferecia melhores

condições de ambiente para a captura dos elementos e a constituição do quadro fotográfico que esses profissionais desejavam produzir.

Pensamos com isso como deveria ser o cotidiano ali. Todo esse cuidado estético que nos mostra a imagem era dar a cidade um espaço digno de conforto. É possível que se tenha convergido para lá muito de seus habitantes no sentido de desfrutar bons momentos de lazer juntamente com outros jovens que passaram a freqüentar costumeiramente. Fica imprescindível na presença de pessoas jovens na praça o quanto era aquele espaço tão importante no cotidiano local. A escolha de posição pelo fotógrafo ou os atores inseridos em cada uma delas, vem nos revelar o sentimento de autorepresentação e as sensibilidades produzidas por um lugar público que foi transformado em lugar de passeio digno para todos os sousenses.

Outra fotografia nos mostra o mesmo logradouro já na década de 1950. É notável nessa imagem que a posição tomada pelo fotógrafo fora de um ponto totalmente contrário da última imagem, ou seja, sentido Oeste-Leste. Então, é visível, como afirmamos acima, tais transformações por que passaram esse espaço de sociabilidade. A substituição da imagem do Bom Jesus Eucarístico por um monumento que nada tem a ver com a cultura local já se torna uma ação de ressignificação material e também simbólica desse espaço. Tanto estava desvinculado dos valores locais que o nome oficial pela qual ficou denominada a praça foi, por sua vez, totalmente ignorado por quase todos os habitantes da cidade, principalmente pelos que frequentavam costumeiramente esse ambiente.



Fotografia 10: Praça do espeto, década de 1950. Fonte: FERRAZ... p. 59.

Quase uma década depois a praça aparece novamente transformada. Ela ressurgue com outros traços que emanam certo cuidado semelhante ao que nos apresenta a fotografia nº 14.

As suas árvores já crescidas apresentam-se de maneira dispostas em linhas, plantadas ali não apenas para promoverem sombras, mas também para provocarem exatamente o preenchimento do espaço, sendo contornadas pelas linhas de pavimentação. A disposição dos bancos, construídos justamente para acomodarem os visitantes: fosse aquele que, cansado do seu percurso, procurasse sentar ali para descansar por alguns instantes, ou fosse para outros que se permitiam ficar em longos bate-papos. No centro, o obelisco apresenta-se como um novo traço naquele logradouro. Tratava-se de um monumento que não tinha nenhum vínculo histórico com quaisquer acontecimentos ocorrido ali. É possível ter encantado parte da população sousense que conhecia outros lugares por conta de suas viagens de trem à Fortaleza, Recife, Campina Grande, Mossoró e/ou outros lugares. Ele representa uma forte influência dos que pensavam a urbanização em tantas outras cidades, talvez mesmo as que estão ligadas pelo trajeto do trem de ferro. Por tê-lo achado uma interessante peça ornamental, esta serviu de inspiração para se pensar as alterações promovidas ali Prefeitura Municipal. Tais elementos e características dão outro perfil à praça. Apesar de apresentar algumas diferenças, ela não perdeu o caráter de urbanidade o que nos revela aspectos de um projeto urbanístico, correspondendo a fortes influências de transformações urbanas por que tinham passado diversas cidades brasileiras.

A ausência do coreto nos faz indagar por qual razão esse ambiente foi destruído. Se em outros anos esse espaço recebeu festivamente os concertos musicais, as conhecidas e adoradas retretas que aconteciam uma vez ou outra nos fins de semana e eram aplaudidas pelo público que assistia, o que explica o seu abandono por parte do poder público? Ainda é possível ver apenas a base de sua antiga construção. Das requintadas luminárias que aparecem na imagem anterior poucas restaram para embelezar a praça.

Em lugar da imagem do Bom Jesus fora posto um obelisco que acabou por dar um segundo nome à praça, denominada, portanto, a partir daquele momento de Praça do Espeto. Esse nome é decorrente da apropriação que classes populares fizeram do espaço construído à sua revelia²²⁷.

Outra alteração visível é a ausência da imagem do Bom Jesus Eucarístico, monumento simbólico instalado ali como memória ao ocorrido e que dava nome à praça. Nenhuma

²²⁷ O ato de habitar é também o ato de reinventar, ressignificar o lugar, renomeá-lo. Nessa prática o sujeito re-fabrica o espaço "para seu uso próprio" porque esse espaço é, na verdade, um "objeto de consumo". Nomear o obelisco de espeto – porque este se torna mais "parecido com um espeto" do que qualquer outro objeto que esteja relacionado à cultura local - é uma prática de reconhecimento e uma tática de apropriação do simbólico à sua própria linguagem. Assim, o habitante reordena a cidade de acordo com suas próprias leis de "consumo do espaço". Ver: CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. 6 ed. *A invenção do cotidiano: morar, cozinhar*. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005. p. 45

informação dá conta para onde fora retirada essa escultura. Provavelmente, a igreja providenciou a sua guarda até que conseguisse torná-la pública novamente. No ano de 1961, com a inauguração de uma segunda praça, projetada para esse fim, ela foi instalada na parte central e veio dar nome ao logradouro. Esse, localizado na margem leste da Igreja do Bom Jesus Eucarístico, apresentando dimensões aproximadas daquele, ocupava o mesmo local onde ocorrera o “milagre eucarístico”²²⁸.

Esse mesmo espaço sofreu em anos posteriores intensas transformações, que o redefiniram de uma vez por todas. No ano de 1958 a prefeitura municipal concedeu o terreno da Praça do Bom Jesus, numa área correspondente a 50 metros quadrados, ao Banco Industrial de Campina Grande para a construção de uma agência e um hotel²²⁹. Tal medida do poder público decorria das fortes conseqüências da crescente produção algodoeira que fazia movimentar ainda mais forte o comércio da cidade e da região.

Ainda sobre a última fotografia, a Igreja do Bom Jesus Eucarístico, cujo início de sua construção se deu em 1855, passou por algumas reformas que acabaram por redefinir a sua estrutura externa, ganhando, na década de 1930, fortes traços da arte nouveau. Após a reforma a igreja se aproximava muito mais das linhas arquiteturais da modernidade que do aspecto de sua construção do século XIX. Não obstante, no ano 1962 a igreja desapareceu do local. Por ordem do Prefeito Municipal, foi demolida. Alegava-se o bloqueio da Rua Coronel José Gomes de Sá²³⁰. Possivelmente, no desejo de oferecer continuidade à rua e abrir espaço em nome não se sabe de que.

De que estaria carregada essa ação “demolidora” ou, diríamos reformadora? Haja vista a igreja ser reconstruída na década de 1970 nas proximidades de sua antiga edificação²³¹. Essa prática de abertura de ruas e avenidas foi marco de ideais progressistas que apostavam nessa intervenção para a modernização das cidades como é o caso de Campina Grande. De acordo com Cabral Filho, as intervenções do prefeito Vergniaud Wanderley nessa cidade eram uma operação desejosa de uma modernização urbana, como é o caso do prolongamento da avenida Floriano Peixoto, em que “Wanderley não se constrangeu em mandar demolir quase tudo o que estava encontrando pela frente”. Para esse historiador, se tratava de “uma febre que tomava de assalto os administradores de então”²³².

²²⁸ A imagem permanece até hoje no mesmo local onde fora colocada. Ver: Além do Rio... p. 66

²²⁹ Ver: Prefeitura Municipal de Sousa. Lei n° 271 de 31 de dezembro de 1958. Sousa; 1958

²³⁰ Ver: Além do Rio... p. 65 e 67

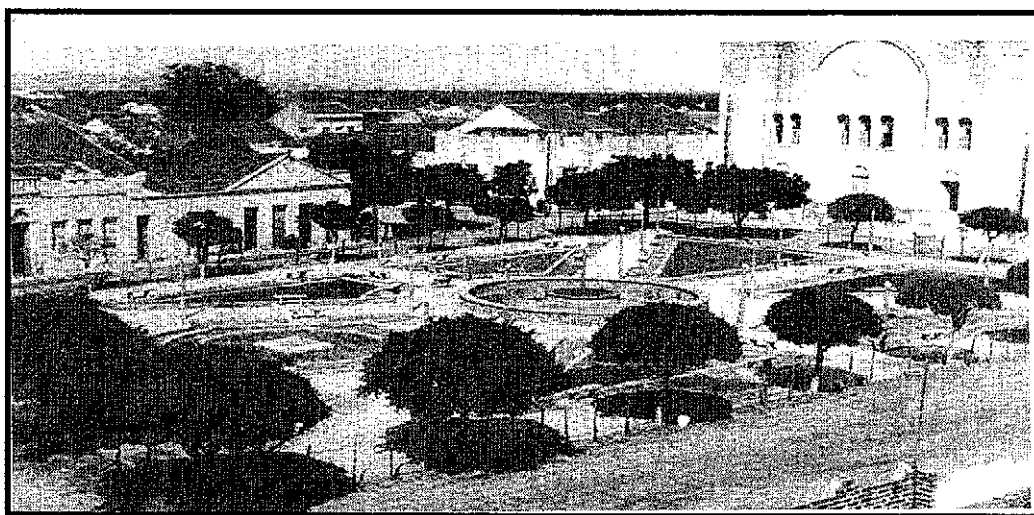
²³¹ A esse respeito alguns escritos apontam sinais e vestígios nas cidades. Ver: GADELHA, Julieta Pordeus... Ver também: FERRAZ, Augusto... p. 64-65.

²³² Ver: CABRAL FILHO, Severino. *A cidade revelada: Campina Grande em imagens e histórias*. Campina Grande: EDUFCG, 2009. p. 60 e 61.

Estaríamos pensando errado ao apontarmos a urbanização como um resultado das transformações urbanas ocorridas nos centros maiores e a forte influência do ideário de progresso propagado na época, marcada pelo considerável crescimento econômico, principalmente com o capital advindo do algodão?

Durante as décadas de 1920-1950 correram várias demolições na cidade. Vejamos, por exemplo, o caso do cruzeiro edificado em frente à Matriz de Nossa Senhora dos Remédios, demolido nos primeiros anos de 1930²³³. Essa intervenção ou alteração em tal espaço esteve ligada ao desejo de construção de uma nova cidade? Acreditamos que sim. Pois tal prática nos permite pensar no ideal de progresso em que se encontrava ancorada as experiências modernizantes de uma ação urbanizadora de muitas das cidades brasileiras.

Uma terceira praça nos é revelada na fotografia seguinte. Isso sinaliza para a dimensão urbana que tinha Sousa no período. Desde 1930 às décadas seguintes são notáveis grandes transformações por que passaram essa pequena urbe. Que razão explica esse cuidado do poder público para com a cidade e sua estética urbana? Que interesses se encontravam por traz do ideário progressista? Qual era o sentido daquela praça para os seus habitantes e população? Nem todos os sousenses moravam na sede, mas mantinham certo vínculo com a cidade, o comércio e a igreja, de modo que a freqüentavam para abastecer a sua casa de mantimentos de primeira necessidade, além de marcar presença nas festividades religiosas promovidas pela Igreja Matriz. É possível que muitos que viviam na zonal rural se estabeleciam ali em dias de feiras, visto que a praça era ponto de encontro e/ou mesmo de descanso por alguns instantes. As praças, nas cidades modernas, além do embelezamento da urbe, convidavam ao lazer.



Fotografia 11: Praça Capitão Antonio Vieira, década 1950. Fonte: FERRAZ... p. 39.

²³³ FERRAZ, Augusto. p. 15.

No largo situado na parte posterior da Igreja Matriz de Nossa Senhora dos Remédios fora empreendida uma pavimentação constituída de vários círculos construídos em cimento. Por conta desse desenho na pavimentação o largo ficou conhecido popularmente por “praça dos Buracos”. Com a restauração que se vê acima, passou a ser denominada oficialmente de praça Capitão Antonio Vieira, embora não perdesse a última denominação. Como já vimos acima, essas ações não foram efetuadas apenas em um único ponto da cidade, mas em diversos locais de maneira que abraçavam grande parte dos seus logradouros. A reurbanização desse espaço ocorreu no período que se estende entre 1955 a 1957²³⁴.

Em primeiro plano, paralelamente à seqüência de árvores, podemos ver a disposição de uma cerca de arame que parece proteger todo o logradouro. Possivelmente, vinha atender às exigências de arborização e jardinagem e evitar, dessa forma, qualquer invasão de pessoas e/ou animais que viessem danificá-lo no período de sua reforma. Além da presença de postes de iluminação em maior número, dispondo todos eles de luminárias trabalhadas em estilo inglês, também, uma significativa quantidade de bancos ordenados assimetricamente permite lembrar na possibilidade de uma intensa sociabilidade naquele local. O numero de luminárias expostas por todo o logradouro nos permite pensar que ali as noites eram muito divertidas graças a iluminação. Na margem direita acima a parte posterior da Igreja com sua nova roupagem arquitetônica. Em segundo plano, a rua Pedro Vieira da Costa corre paralelamente à rua Sargento Edésio. Lembrar que as ruas não tinham sido ainda pavimentadas, continuavam em chão batido o que causava transtornos aos moradores com a constante presença de poeira ali na época de grandes estiagens e em estações chuvosas o lamaçal tornava difícil o tráfego.

Não há como negar que os esforços empregados nas remodelações dos espaços públicos abraçam os desejos da edificação de uma cidade moderna. A praça é resultado de um projeto modernista com sua completa arborização e pavimentação que desenha linhas cruzadas e apresenta um considerável número de bancos e de luminárias destacáveis, o que nos leva a imaginar no fluxo de passantes à noite, de flertes e de namoros. Na verdade, os ares modernos chegaram a Sousa, trazendo consigo novos desenhos, novos sonhos, e, sobretudo novos traços de urbanização que perpetuariam a impressão de outra cidade que estava em princípio. Há aí o resultado de um planejamento que se caracterizara pelo cuidado com o logradouro nas disposições dos seus elementos de conforto necessários. Isso vai desde a melhor arborização, perpassando pela iluminação pública, a pavimentação e construção de

²³⁴ FERRAZ..., Além do rio...p. 39

bancos nesse espaço, dando-lhe o caráter de cidade que emana, em suas inovações materiais o progresso.

Tanto as praças públicas como algumas edificações foram atingidas pelos ventos do desejado progresso que parecia uma hora renovar, e outra levar ao chão tudo aquilo que teria custado suor de muitos. Um exemplo nos traz certo memorialista quando lembra um típico edifício construído “em estilo japonês, ou chinês, arredondado, pintado de vermelho, muito característico e original” e permaneceu ali oferecendo momentos aprazíveis aqueles que se deleitavam em degustar seus pratos deliciosos, durante a década de 1930 e início dos anos 1940. Era situado no “início da rua Getúlio Vargas” (onde é hoje o supermercado Eunice) e considerado “um cartão de visita no postal da cidade”²³⁵.

À medida que o espaço foi reordenado, continuou ganhando um novo aspecto que ia de mãos dadas com os desejáveis projetos de muitos cidadãos influenciados pelas transformações urbanas ocorridas nas cidades de Campina Grande, João Pessoa, Fortaleza, Recife, Rio de Janeiro. Fossem as viagens que empreendiam aqueles complexos demográficos fossem as informações que recebiam através de propagandas e noticiários nas colunas de jornais e revistas nacionais que também circulavam na região a elite de Sousa estava contaminada por esse processo modernizador que acabava por contagiar os pequenos núcleos urbanos.

A cidade já apresentava leve crescimento e substancial fluxo comercial, o que garantia a presença de determinado contingente de consumidores por oferecer um variado comércio de produtos no varejo e atacado. Esse movimento crescente promoveu entusiasmo e foi contaminado pelas influências externas que não paravam de chegar à região pelos meios de comunicação que a interligavam às principais capitais brasileiras e, porque não dizer, ao mundo.

Alguns números oferecidos pelo censo demográfico do IBGE nos dão conta de sinais de mudanças na urbe. Vejamos então os dados que o Censo de 1960 nos fornece quanto à urbanização dessa cidade. Em 1956 Sousa apresentou cinquenta e quatro (54) logradouros de três (3) pavimentos, enquanto vinte e três (23) se encontram arborizados. Para se ter uma idéia quanto à urbanização na região, trouxemos alguns números que revela essa mesma prática na vizinha cidade de Cajazeiras. Nesta, dos setenta e dois (72) logradouros trinta e quatro (34)

²³⁵ Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. *Minha terra, minha gente*. S/L: s/e, 1979. p. 134

desses já se encontravam calçados a paralelepípedos, vinte e quatro (24) arborizados e quatro (4) arborizados e ajardinados²³⁶.

As partes centrais, ou seja, aquelas que apresentam maior fluxo de passante e ou de movimento é que foram, naturalmente, privilegiadas com a pavimentação. É natural pensarmos que essa alteração viria amenizar o sôfrego viver dos habitantes citadinos que não viam a hora que esses benefícios chegassem a Sousa e penetrassem naqueles rincões em que as ruas levantavam poeira noite e dia, enchendo as casas de terra. Essa demanda representava o desejo que tinham seus habitantes de que a cidade fosse perdendo o caráter de rural e ganhasse cada vez mais características de urbanidade.

Na verdade, a soma de todos esses equipamentos urbanos e transformações por que passaram as ruas da cidade tendiam a oferecer o que representava novos modos de ser e estar no mundo que entravam em consonância com as cidades adjacentes e com o que tinha de moderno na região.

Com tudo isso a cidade de Sousa no início dos anos 1950 apresentava uma nova visibilidade graças às transformações urbanas ocorridas nas ultimas décadas. É nesse sentido que a urbe é apresentada por certo colunista de um jornal da cidade vizinha como correspondente dali. O dito periódico ressalta a modernidade e progresso que àquela cidade estava vivendo:

A remodelação de praças e largas avenidas e aumento de ruas, a construção de prédios, fábricas e uzinas transformaram a antiga Jardim do Rio do Peixe numa moderna cidade a par do considerável progresso que vai fazendo a glória dos seus cinco mil habitantes²³⁷.

Aquela pequena urbe, a acanhada Jardim do Rio do Peixe de outra década, se transformara numa cidade moderna de acordo com os padrões da referida época que revela uma nova Sousa. Para muitos, foi o progresso que a tirou de uma era estagnada. Aquela cidade “mudou com a nova fachada da igreja do Bom Jesus, com a conclusão das torres da majestosa Matriz em estilo romano moderno, em cujas flechas se avistam á noite e de longe cruces de luz elétrica”. Claro, isso graças às autoridades eclesiásticas que tão dedicadamente trabalharam para tal fim. E tudo isso “afim de que os indestrutíveis marcos da fé cristã dos antepassados tomassem a forma elegante das igrejas modernas”²³⁸.

Isso tudo porque a cidade de Sousa teria sido comparada, ainda de acordo com o referido periódico, por um viajante que ali passou em outros tempos, à “uma moça velha que

²³⁶ Ver: ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. Rio de Janeiro: IBGE, 1960. V. XVII. pp. 184-188, 225-230.

²³⁷ Ver: Correio do Sertão. Cajazeiras, Fev/1952. Ano III, nº 7. p. 4

²³⁸ Ver: Idem. p. 1

tinha sido bonita no verde de sua juventude”. E o colunista arremata: “de fato ele tinha razão. O aspecto deselegante dos principais templos deteriorados com os seus campanários (sic) iniciados e carcomidos pela ação do tempo, dava a impressão desagradável ao visitante ou viajor”²³⁹.

De cunho católico, a visão dessas linhas que se encantam com a “moderna cidade” vai de encontro às novas práticas culturais que advinham com as mudanças decantadas. Esses novos hábitos poderiam desvirtuar àqueles que cultivavam os bons costumes. Os homens bons podem ser desviados pelos maus hábitos do progresso que as grandes cidades acabaram por instaurar. Então, devem “os bons católicos firmes na sã doutrina de seus ancestrais detestarem os maus costumes lançarem para fora a borra toldada da grande metrópole”²⁴⁰.

Há, na verdade, aqui uma grande contradição. Ao mesmo tempo em que o colunista vê com bons olhos o novo aspecto da cidade como resultado do “progresso”, ele condena as práticas consideradas modernas. Se a estética urbana trouxe à cidade uma nova visibilidade e, portanto, distante daquela que, por não apresentar mudanças, quase morta, representava o descuido de seu habitante, por outro lado veio consigo determinados comportamentos que, aos olhos da Igreja Católica, eram verdadeiramente diabólicos. Eles ofereciam perigos à ordem vigente porque acabavam por corromper a instituição pregadora dos bons costumes.

O fato é que existia tal versão especialmente para a elite que desejava uma cidade da ordem, conforme seus estereótipos urbanos, os quais consideravam a estética como um dos requisitos necessários às habitações do mundo moderno.

Um de nossos memorialistas lembra:

Havia poesia em suas ruas descalças, forradas de areias e arborizada por ficus benjoin (sic) e que quando o vento soprava, brincava junto com a poeira, atrás das folhas secas de ficus em pequenos redemoinhos, varrendo as ruas e sujando as calçadas e residências que estivessem de portas abertas²⁴¹.

O que temos na afirmativa acima, além de uma declaração de amor a cidade, é o cuidado com que o autor intensificou seu desejo de apresentá-la ao leitor desprovido de qualquer senso crítico. Ele se lembra de uma urbe de ruas não pavimentadas nas quais a poeira era a indesejável visita que parecia sujar as calçadas e adentrar as residências tornando-se num principal desafeto das donas de casa que esmerava o chão para trazer a todos o agrado da limpeza.

²³⁹ Idem.

²⁴⁰ Ver: Idem. p. 4

²⁴¹ Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. p. 14

Nos anos de 1950 foram feitas as pavimentações de algumas ruas e logradouros da cidade, nas quais a prefeitura municipal gastou uma quantia de Cr\$ 75.318,80²⁴².

É o que podemos constatar nas imagens seguintes. A presença de populares cotidianamente ali possibilita criar um mundo imaginário das ruas, indo ao encontro dos novos códigos oferecidos pelo dito “civilizado”, de maneira que são ressignificados por aqueles personagens²⁴³.

Elas dão conta de algumas alterações que, podemos afirmar ressignificaram o caráter urbano da cidade a ponto de definir sua imagem de cidade nas edificações e construções de logradouros. Além disso, vê-se como, com o passar dos anos, as demolições e o surgimento de uma arquitetura que corresponde cada vez mais aos modernos traços da contemporaneidade, praticadas e muito por urbanistas e arquitetos nos grandes centros durante o final do século XIX e primeira metade do século XX, revestem a cidade de um caráter mais urbanístico.

No ano de 1959 a prefeitura municipal foi autorizada a abrir crédito de trezentos mil cruzeiros (Cr\$ 300.000,00) para a desapropriação de um terreno localizado no bairro da Estação Ferroviária destinado à edificação de um Mercado Modelo para a realização da feira pública que, de acordo com a Lei aprovada, deveria ocorrer ali todas as quartas-feiras²⁴⁴.

A cidade também tinha ganhado uma outra dimensão urbana que se estendia além daquelas linhas estabelecidas há três décadas atrás. Em 1958 a prefeitura municipal apresentava o quadro urbano e suburbano da cidade com suas devidas delimitações. Segundo o anexo da lei “a cidade de Sousa... fica constituída por duas zonas distintas, denominadas de urbanas e suburbanas, obedecendo aos limites seguintes:

A primeira, zona urbana, formada por praças e ruas principais, começará: ao norte, partindo da casa de residência do senhor Antonio Gonçalves de Abrantes, segue em direção leste, margeando o lado direito do Rio do Peixe, até encontrar a linha divisória do terreno da Escola Rural Doméstica; a Leste, pela referida linha, seguindo-se em direção sul margeando a represa do açude Gato Preto, prosseguindo numa reta até tocar a Estrada de Ferro da R. V. C.; ao Sul, pela referida ferrovia seguindo na direção oeste até o término do terreno da Praça da Estação da R. V. C.; a oeste, segue-se rumo ao norte margeando o Rio do Peixe até encontrar a casa de residência do Sr. Antonio Gonçalves de Abrantes, ponto de partida²⁴⁵.

²⁴² Ver: Câmara Municipal de Sousa. *Ata da 14ª Sessão ordinária de 12 de junho de 1951*. Fol. 147. Liv. 1

²⁴³ Ver: CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. 12 ed. Tradução de Epraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994. p. 69-71. Ver também: JOÃO DO RIO. *A Alma Encantadora das Ruas*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995. pp. 25-46

²⁴⁴ Ver: Prefeitura Municipal de Sousa. *Lei Nº 289 de 20 de junho de 1959*. Sousa; 1959

²⁴⁵ Ver: Prefeitura Municipal de Sousa. *Lei nº 276 de 31 de dezembro de 1958*. Sousa; 1958. Anexo I.

A área que compreendia as dimensões suburbanas são definidas como “uma área de 500 metros circundando todo o terreno do perímetro urbano”²⁴⁶. Isso nos leva a crer que a dimensão urbana da cidade sofreu uma verdadeira expansão. O surgimento de novas ruas, de prédios deu novas dimensões constituindo-se assim numa nova cidade.

²⁴⁶ Ver: Idem.

5. AS ÁGUAS: PRÁTICAS E CONSUMOS

Se algumas capitais européias como Londres, Paris, Berlim, sofreram intensamente durante o século XVIII e XIX a intervenção de uma nova pedagogia urbana investida pelo Estado no sentido de “reverter uma tendência patológica e moral, acentuando seu controle sobre os aparelhos da salubridade e da higiene para domesticar os efeitos e modificar assim as normas de funcionamento da casa”, isso resultou na constituição de um processo mais amplo “de redistribuição e reorganização dos serviços que asseguram o funcionamento de uma cidade, sem os quais ela não existiria”²⁴⁷. Tais políticas higienistas acabaram por chegar ao Brasil durante o mesmo período, passando a interferir nos “hábitos insalubres” de muitas populações. As experiências nas ruas do Rio de Janeiro nos são claras quanto às políticas de reformas urbanas aplicadas por Pereira Passos no sentido de retirar o “cabeça de porco” da área considerada nobre da capital brasileira e transferi-la para áreas marginais²⁴⁸. Também é de se considerar a reação da população carioca durante a campanha de vacinação contra a varíola empreendida pelo governo Federal tendo a frente do projeto o médico Oswaldo Cruz, nessa mesma cidade²⁴⁹.

O processo de modernização das cidades no século XIX e primeiras décadas do século XX – no que diz respeito à instalação de equipamentos urbanos – interferiu diretamente nos costumes de seus habitantes. E isso tem maior intensidade quando essa mudança é praticamente imposta, por determinados grupos em nome da “estética urbana”, da “civildade”, do “progresso”, da “higiene e salubridade”.

Enquanto nos grandes centros urbanos os decantados equipamentos urbanos e as cobradas políticas de saneamento ofereciam, em certa medida, controle de saúde e um relativo conforto à população já no século XIX, nas vilas interioranas a salubridade se arrastava sob o olhar desconhecedor de suas populações. Essas, eram sabedoras das técnicas de higiene e conforto que poderiam oferecer melhorias as suas condições de vida, mas quase não demonstravam insatisfação com aquilo que poderia ser, para o olhar civilizado, um perigo para a saúde pública. Apesar das exigências por parte da Prefeitura Municipal quanto ao funcionamento desses ambientes e a instituição de práticas consideradas salubres, as

²⁴⁷ Ver: BEGUIN, François. As maquinarias inglesas do conforto. Tradução de Jorge Hajine Oseki. In: **Espaço e Debate**. São Paulo: Ano XI, Nº 34, 1991. (Revista de estudos regionais e urbanos). p. 41.

²⁴⁸ Ver: CHALOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

²⁴⁹ Ver: CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados: O Rio de Janeiro e a república que não foi**. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. p. 95-99

mudanças ocorriam lentamente. Ao que se parece é que essas novas práticas custavam caro ao poder público.

Em Sousa, as áreas norte e sul da cidade eram usadas para o acúmulo de detritos como, por exemplo, o esterco. Em matéria intitulada “Sousa – Paraíso das moscas”, um periódico local censura jocosamente a insensibilidade do poder público para com a falta de asseio que acabou favorecendo a forte presença das moscas e outros insetos nocivos à saúde pública. Segundo o jornal, “a prefeitura trata-os com um carinho e uma vigilância higiênica merecedora de louvor”. Tanto era que mandou, nas áreas sul e norte, “estender lindas esterqueiras” para a procriação desse mais novo habitante. Com as águas advindas das precipitações durante o período chuvoso, tais espaços tornavam-se lugares de reprodução de vários insetos, principalmente as moscas que acabavam por tornar um grande incômodo para os moradores de toda a cidade. Tanto era a falta de higienização urbana que o mesmo jornal não deixou escapar a oportunidade de satirizar a presença constante desses insetos nas ruas. “Aqui nessa hiper-heroica Bentopolis²⁵⁰ até se tem vontade de ser mosca, tais as regalias, os privilégios de que gozam esses insetos”. A presença cada vez maior dessa espécie indesejada era proporcional ao descuido do poder público para com as áreas marginais que acabavam sendo usadas indevidamente para o depósito de material em desuso, habitat natural desses insetos.

O jornal não pára aí, e continua atirando uma forte dose crítica aos responsáveis pela asseio das ruas da cidade. Parece que estes não sentem a necessidade de tal prática higiênica, de maneira que o autor da coluna procura atingi-los diretamente disparando um anúncio mordaz: “Tanto que anuncia se para breve um congresso de moscas si o Dr. Prefeito tiver a gentileza de ceder o Paço Municipal para o futuro e benéfico conclave. É de Justiça”²⁵¹.

Outra reclamação trazida a público por esse mesmo periódico está ligada ao comércio de venda de carnes. Trata-se do açougue público que depois de uma reforma apenas da parte frontal, feita pela Prefeitura Municipal, deixou o “fundo velho e sujo, onde são retalhadas as carnes, numa evidente insanidade, perigoza para a saúde pública”²⁵². A carne consumida por muitos habitantes da cidade e parte dos habitantes da zona rural para onde convergiam nos dias de feira em maior quantidade, não tinha os cuidados de uma vigilância sanitária que deveria ser oferecida pelo próprio poder público.

²⁵⁰ Alusão a Bento Freire, que, segundo a historiografia local, foi o fundador da cidade de Sousa.

²⁵¹ Ver: JORNAL DE SOUZA. Souza, 4 de fevereiro de 1932. Ano II, nº 72. p. 4

²⁵² Ver: JORNAL DE SOUZA. Souza, 08 de dezembro de 1930. Ano I, Nº 38, p. 2

Ainda segundo esse periódico, as reformas naquele edifício não ofereciam melhoria higiênica para a população consumidora desse alimento, “haja vista ainda o matadouro, que é o trabalho mais urgente que a prefeitura tem a realizar, pois não adianta termos um açougue hijienico, se o animal é abatido no chão sobre a esterqueira de quanto gado se recolhe naquelle infectadouro público”²⁵³.

A denúncia no jornal parece ter chegado ao conhecimento se não de todos, mas de uma grande maioria. Embora fossem poucos os leitores que tinham acesso a esse periódico é de se pensar que tais leituras eram compartilhadas e que, dessa maneira, os habitantes teriam tomado conhecimento de tal insatisfação. Algumas razões explicam o fato dessa prática insalubre não ter desinquietado tanta gente. Parece-nos que parte de seus habitantes sentiu-se satisfeita com as reformas urbanas desempenhada pelo então prefeito municipal naquele edifício. Sob os olhos dos costumes e hábitos da cidade, a maneira como se cortava carne e a desigienização do ambiente não eram suas perturbações maiores. Também é possível que parcela dos que consumiam essa carne habitarem a zonal rural e estarem nada preocupado com as críticas às práticas insalubres ocorridas ali, naquele ambiente.

Parece-nos que o periódico demonstrava grande influência na cidade. Como já afirmamos acima, ele não atingia apenas uma parcela de leitores que já tinha obtido certo grau de escolaridade. Possivelmente, esses leitores faziam parte, em sua maioria, de uma classe elitizada de Sousa. Embora, o setor urbano fosse constituído por um considerável número de habitantes que não dominavam a leitura e a escrita e que, portanto, não participava diretamente dessa discussão que envolvia a saúde pública, essas informações circulavam por toda a cidade e eram compartilhadas com quase toda a população. Para certo grupo social, essas eram preocupações que a Prefeitura Municipal da cidade deveria levar em consideração e oferecer melhores condições de saúde a sua população e não “fechar os olhos” para tais “descuidos”.

Na Parahyba do Norte, assim como em outras capitais brasileiras, a imprensa escrita – jornais e revistas – era o principal meio pelo qual os grupos que manifestavam o ideal de “civilização e progresso”, influenciados pelas experiências de modernidade obtidas na Europa, defendiam, sob forças enérgicas, a manutenção de uma “cidade limpa e bela”. Foi com esse pensamento que, durante as primeiras décadas do século XX, o governo adotou algumas medidas higienistas no sentido de dotar a capital paraibana de um “serviço de higiene pública”. Com esse propósito a ordem e a disciplina foram princípios defendidos e utilizados

²⁵³ Idem.

no sentido de tentar modificar os hábitos dessa população até então considerados “incivilizados” e/ou “selvagens”. Embora sofresse certa reação dos habitantes tais medidas implantadas pelo poder público ultrapassaram os espaços públicos e adentraram os lares, interferindo diretamente nos domicílios através de visitas e inspeções de representantes das políticas sanitárias e higienistas. Para corrigir os moradores de hábitos considerados “não civilizados” eram feitas notificações e intimações com aplicação de multas aos infratores²⁵⁴.

Segundo o historiador Cabral Filho, em Campina Grande, na década de 1940, o comércio de carne de caprinos era praticado em um ambiente indesejável que “devia incomodar muito àqueles espíritos ciosos de higiene”²⁵⁵. Se naquele grande centro, compreendido como um espaço civilizador, certas práticas consideradas insalubres continuavam sendo realizadas sem a menor restrição por parte do poder público, o que diríamos da pequena Sousa sob o olhar de vigilância de um único jornal? Embora na Rainha da Borborema, durante esse período, existissem um ou dois jornais circulando pelas ruas é possível que o número de leitores fosse relativamente maior se considerarmos que esta última além de apresentar uma dimensão urbana superior possuía um vigoroso comércio. Considerando isso podemos afirmar que em Sousa a realidade era bem diferente. É natural que nessa cidade os editores, diretores e colaboradores dos jornais fossem fortemente influenciados por outros periódicos, que se faziam receber da capital, do Rio de Janeiro, de Fortaleza, como já vimos em capítulo anterior. Sendo assim, esses funcionavam como arma para o combate a tais insalubridades. Não podemos negar que esse instrumento, também presente na vizinha cidade de Cajazeiras se armava contra tais costumes imprudentes em nome de uma elite que se dizia ali civilizada²⁵⁶.

A cidade foi crescendo e tomando ares de urbe civilizada. Com isto, precisava, para manter essa aparência, cumprir as leis estabelecidas, as quais rezavam o desejo de cidade com todo o caráter e feição de urbanidade. A presença, por exemplo, de animais pelas ruas de Sousa era vista por essa elite como uma grande ameaça a saúde pública. Além disso, trazia a urbe o aspecto de um espaço não civilizado. Pensando dessa maneira certo membro da casa legislativa cobra da prefeitura municipal a sua posição quanto à lei em vigor:

²⁵⁴ Ver: ALVES, Fernanda Karoline Martins Lira. *Urbe vigiada: modos de morar e viver na cidade de Parahyba do Norte – 1910-1930*. Dissertação (Mestrado em História). Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2009. pp. 37-42

²⁵⁵ Ver: CABRAL FILHO, Severino. *A cidade revelada: Campina Grande em Imagens e história*. Campina Grande: EDUFCG, 2009. p. 166

²⁵⁶ Ver: Trecho de um periódico local citado em SILVA FILHO, Osmar Luiz. *Imagens das cidades: oralidade, memória e história*. *Revista Eletrônica de História do Brasil*. Juiz de Fora: UFJF, v. 2, n. 1, jan/jun. 1998. p. 51-68, p. 63-64. Acesso: <http://www.ufjf.br/~clionet/rehb>

Não é preciso que se diga o mal e a inconveniência que produz toda e qualquer criação notadamente de suínos e caprinos no perímetro da urbs. Sousa é uma cidade que merece e necessita ser tratada com maior zelo e carinho pelos seus dirigentes. As nossas ruas não podem ser infestadas por porcos, bodes, bois e vacas. Não é só saúde pública com relação ao suíno que se ressentem com as maleficias (sic) resultante de sua permanência e livre trânsito. E o nosso bom gosto, a nossa cultura de cidade que quer ter os foros de civilizada que ficam atingidos. O caprino e o gado bovino por sua vez, além de nocivos a nossa escassa arborização são constantes ameaças e constitui imundícies para o local que uma casa urbana possui²⁵⁷.

A insatisfação do vereador para com a presença de animais como porcos, bodes e gado vacum vão além da estética urbana e da higiene. Para ele, o não cumprimento da lei em vigor que proibia a presença desses animais dentro do perímetro urbano e suburbano por parte do poder executivo estava condicionado ao compromisso político do prefeito municipal durante a última campanha eleitoral.

Falou-se na última campanha política em favor do porco e do bode. Enalteceu-se o seu valor e a sua necessidade para as populações suburbanas, como meio de se conseguir a simpatia do eleitorado, e mau grado houve certa eficiência em favor de um dos candidatos disputantes à faciosa (sic) propaganda. Mas nossa cidade não pode viver a mercê dos suínos e caprinos²⁵⁸.

Por mais que o edil esteja defendendo uma causa política do seu próprio partido, o que não há dúvida, podemos afirmar que a presença dos animais nas ruas incomodava e deixava muitos insatisfeitos. Tanto que não houve nenhuma objeção, segundo a Ata de Sessão da Câmara que relata o discurso do vereador. Outra razão para isso era a existência de uma lei que proibia a criação de animais em toda a área do sertor urbano e suburbano.

Deste modo tomo a iniciativa de lembrar ao digno e honrado Sr. Prefeito Emídio Sarmiento para pôr em execução em todo rigor de sua plenitude, a lei municipal que estabelece a proibição de qualquer sorte de animal dentro do perímetro urbano e suburbano desta cidade, notadamente os caprinos e suínos e que a nossa educação de povo que quer evoluir e progredir não possa depender de preconceitos puramente eleitorais que pretendem obter o apoio e solidariedade de alguns com prejuízo da coletividade. Pedimos ao Sr. Prefeito que nos livre da imundice das pocilgas e dos (outros) currais para qualquer sorte de animal dentro do perímetro urbano e suburbano desta cidade²⁵⁹.

As leis de fato existiam, mas as pessoas davam pouca importância a sua efetivação. Entretanto, o que estava prejudicando o bem-estar da população e a saúde pública era a má

²⁵⁷ Ver: Câmara Municipal de Sousa. *Ata da 10ª Sessão ordinária*. 14 de junho de 1948. Sousa; 1948. Fol. 52.

²⁵⁸ Ver: Câmara Municipal de Sousa. *Ata da 10ª Sessão ordinária*. 14 de junho de 1948. Sousa; 1948. Fol. 53.

²⁵⁹ Ver: Trata-se do discurso do vereador Boaventura da Silva. In: Câmara Municipal de Sousa. *Ata da 10ª Sessão ordinária*. 14 de junho de 1948. Sousa; 1948. Fol. 52, 53, 54.

intenção do poder público. A gente pobre que morava nas áreas suburbanas convivia diariamente com a criação de animais, mantendo-os entre as ruas e os cercados feitos de madeira. A prática da criação de animais domésticos como porcos, bode e até bois e vacas no ambiente citadino funcionava como uma maneira de ajudar na sobrevivência da família. Essa economia doméstica, mais um costume do período colonial, era severamente combatida nos centros urbanos por uma política da saúde que decantava as novas práticas de higienização instituída desde o século XIX. As velhas práticas rurais da “casa grande” não se coadunavam com as novas maneiras de habitar a cidade.

Além dos próprios animais que perambulavam pelas ruas se alimentando da vegetação em terrenos baldios e oferecendo perigo à estética urbana no que condiz a arborização da cidade, a existência de currais e pocilgas na área suburbana perturbava por demais àquelas pessoas de narizes refinados, por exalar um mau cheiro advindo das fezes ali depositadas. De acordo com as fontes, muitas vezes os logradouros, e até mesmo as calçadas, ficavam impregnadas de fezes de animais que por ali perambulavam. Para a elite sousense, essa prática acabava deixando ao passante toda sorte de ter que conviver com “essa imundice”.

Para o historiador Fábio Gutemberg, a criação de animais era uma prática comum nos subúrbios de Campina Grande durante as décadas de 1930 e 1940. Apesar da proibição através da lei vigente que condenava tal prática nesses espaços, era um costume que, por mais promíscuo que parecesse, acabava por gerar “laços de solidariedade” e “ajuda mútua” entre os vizinhos, além de trocas não monetárias²⁶⁰.

As áreas urbanas, onde pessoas e animais disputavam os espaços - ruas, travessias, becos, praças, terreno baldio - confluindo para o que mais parecia costumes de uma vida rural, foram submetidos às políticas de higienização. Esses novos “códigos que se tentava universalizar” condenavam toda prática que se tornava “sinônimo de promiscuidade” e se apresentava como “um risco para a saúde e a moral da sociedade”²⁶¹.

Outra experiência que se enquadrava como uma aparelhagem moderna, a fim de atender às exigências dos parâmetros e códigos das novas cidades era a coleta de lixo. Em Sousa esse serviço era oferecido pela Prefeitura Municipal que mantinha semanalmente a passagem de uma carroça recolhendo os entulhos deixados pela população na frente de suas residências ou em pontos estratégicos.

²⁶⁰ Ver: SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra. *Cartografia e imagens da cidade: Campina Grande – 1920-1950*. Tese (Doutorado em história). Campinas, SP: UNESP, 2001. p. 137-139

²⁶¹ Ver: Idem.

As falhas aconteciam constantemente e as queixas e denúncias eram direcionadas ao prefeito municipal como o principal responsável pela manutenção do serviço. O poder legislativo aproveitava a inércia do poder executivo para atirar suas alfinetadas.

O serviço de limpeza pública não está sendo feito convenientemente. Como é público e notório o carroceiro encarregado de fazer o serviço de limpeza pública não está atendendo as necessidades da população urbana, resultando daí que estão colocando lixo, pode-se dizer dentro do próprio perímetro urbano, quando o referido lixo deveria ser posto além do perímetro suburbano²⁶².

As exigências são de que “seja feita uma fiscalização mais rigorosa sobre o modo como se faz a coleta e o despejo do lixo”. Contudo, essa reclamação vinda de certo vereador e dirigida diretamente ao prefeito municipal nos faz acreditar que a manutenção da limpeza urbana não estava mais atendendo ao número crescente de residências e população da cidade. Com a ausência do carroceiro a produção cada vez maior de lixo tornava-se mais dispendiosa. A atividade diária do carroceiro responsável já não conseguia atender o número de residências que tinha aumentado consideravelmente.

Por conta das exigências e demandas do serviço de limpeza foi aprovado um orçamento com uma verba de cinquenta mil cruzeiros destinados exclusivamente a aquisição de um caminhão para o recolhimento de lixo nas ruas²⁶³.

Não apenas essas práticas consideradas insalubres se apresentavam indesejáveis como também a contenção de doenças animais era uma preocupação por parte do poder público, que procurava controlar e erradicar, tentando acompanhar uma política nacional de saúde pública. Para a maioria da população, tais patologias poderiam colocar a vida do cidadão em perigo. Nesse caso, quase toda a população agia contrariamente ao que era estabelecido pela política higienista quando se tratava de desfazer de seus queridos animais criados quase como um membro da família da casa.

Sob o título *Cães hidrófobos*, o *Jornal de Souza* anunciava em sua edição de 3 de outubro de 1931 uma matéria que pretendia convencer a população de que tal mal ameaçava o estado de saúde de grande parte das pessoas que criavam cachorros. A política educativa tomada pelo periódico parece-nos investida de uma forte dosagem de ameaça a todos aqueles que tinham em casa um ou mais desses animais considerados, a partir daquele momento, um “perigo” para o homem.

²⁶² Ver: Câmara Municipal de Sousa. *Ata da 10ª Sessão ordinária*. 14 de junho de 1948. Sousa; 1948. Fol. 52, 53, 54.

²⁶³ Ver: Câmara Municipal de Sousa. *Ata da 9ª Sessão ordinária*. 16 de dezembro de 1950. Sousa; 1948. Fol. 14lv. Liv. I

De acordo com nos afirma esse periódico, “o Departamento da Saúde Pública determina a extinção total do cão, esteja ou não pesteadado, com o elevado intuito de acabar com o mal na sua própria gênese, que se pressupõe existe na raça canina, a mais sensível àquela doença”²⁶⁴.

Tudo isso por razões lógicas. Os fatos ocorridos em diferentes lugares colocavam algumas pessoas que criavam ou que apenas tinham vizinhos que mantinham esses animais em casa em situação perigosa. “A nossa gente sabedora do perigo que oferece o cão atacado de tal doença teima ainda em não consentir que se faça a extinção do animal perigoso por uma fatal razão que em nada justifica o seu obstáculo”. Uma experiência só já bastava para se por em prática a política de prevenção:

Estamos vendo o exemplo, que se repete por toda parte do terrível flagelo do furor canino, chegando a ponto de causar sacrifícios a pessoas nobres que procurassem meios de curas para seus filhos mordidos pelos cães molestados, em Fortaleza, simplesmente por uma imprevidência de todo em todo inexplicável.

Parece assustador para quem ler tal informativo porque ele se investe de um tom fortemente carregado de temor. O “terrível flagelo” parece-nos ameaçador como a fome. Mas isso apenas e exclusivamente às “pessoas nobres”, que viam naquele fato um exemplo para prevenir que esse mal ameaçasse a sua vida e a de sua família.

Cumprir que a nossa gente tenha uma noção mais inteligente de que o furor rabioso, ou moléstia dos cachorros, é uma doença para a qual não ha entre nós o específico da cura, mas, certamente, de fácil imunização, começando por matar o animal portador de tão horrível morbus.

É possível que essa informação tenha chegado a todos os habitantes da cidade pelas páginas do jornal, por se tratar de um perigo iminente que corria a população. Infelizmente, ainda não existia um controle médico para tal doença que se manifestava nos animais e especialmente no cachorro. Contudo, quem ia desfazer-se de seu animal doméstico por essa razão? Se considerarmos que a sensibilidade constituída pelo sertanejo na sua relação com o animal doméstico e principalmente o cão, considerado o “melhor amigo do homem”, de que nos traz a idéia romanceada pelo escritor Graciliano Ramos em uma de suas obras mais aclamada pelo público, *Vidas Secas*, compreenderíamos a resistência que o dono ofereceria em desfazer-se de seu cão. Isso nos fica evidente quando o romancista alagoano, tentando reproduzir com fidelidade os sentimentos e a relação entre o homem e esse animal, revela o quanto foi difícil para o personagem Fabiano tomar a iniciativa de matar Baleia, a sua companheira de caças. Essa atitude foi muito dura e cara para Fabiano: foi tirar de seus filhos

²⁶⁴ Ver: JORNAL DE SOUZA. Sousa, 3 de outubro de 1931. Ano II, nº 57. p. 4

o melhor amigo que já tivesse e o melhor brinquedo que já possuísse. Isso tudo porque os meninos choraram bastante a morte da cadela²⁶⁵.

Outra prática vista como ameaçadora aos bons costumes da boa gente urbana eram as jogatinas. Eram consideradas, por muitos que habitavam as cidades, principalmente por certa elite, uma ameaça à ordem estabelecida, além de alimentar uma pedagogia do vício e da desonestidade.

Na Parahyba do Norte, durante as primeiras décadas do século XX, as práticas da jogatina, considerada ilícita, a vagabundagem e o meretrício eram duramente combatidas pelo poder público imbuído de estabelecer e manter a ordem pública na cidade. Contudo, o jogo era compreendido como o principal vício que implantava na sociedade o desregramento e a desordem. A repressão aos praticantes não se dava de maneira igualitária entre elite e populares. Enquanto os primeiros “gozavam de certa imunidade”, os pobres eram punidos duramente²⁶⁶

De um jornal local temos uma notícia que condena tal prática. Segundo essa reportagem, “não será nunca demasiado trazer a comentário a pernicioso instituição do jogo, que desenfreadamente se desenvolve entre nós com as modalidades e técnicas adotadas ao seu gênero”²⁶⁷.

Contudo, o discurso que condenava a jogatina não acaba aí. Ele é mais forte quando cai como uma determinação que pretende extinguir de uma vez por todas tal “costume nefasto” que acabava por trazer à cidade apenas desgraças e tragédias que tinha sido exemplos de muitos lugares que continuavam a praticar tal proibição, mesmo sabendo de suas conseqüências.

A nossa terra precisa banir de seus costumes o jogo, essa velha mendiga de estomago insaciavel e gestos descompassados, que vorazmente suga as energias vitales de seu patrimônio economico e tripudia sobre a honra de nossas tradições com a sarabanda macraba (sic) de sua incontinência²⁶⁸.

Assim, a jogatina era um risco para a sociedade. Ela representava o desequilíbrio da ordem estabelecida na sociedade. Improdutiva, essa “velha mendiga” tende a fazer as tradições sucumbirem se não for extinta o quanto antes possível.

²⁶⁵ RAMOS, Graciliano. *Vidas secas*. 99 ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2006. p. 85-88

²⁶⁶ Ver: ALVES, Fernanda Karoline Martins Lira. *Urbe vigiada: modos de morar e viver na cidade de Parahyba do Norte – 1910-1930*. Dissertação (Mestrado em História). Capina Grande: Universidade Federal de campina Grande, 2009. pp. 99-103

²⁶⁷ Ver: *JORNAL DE SOUZA*. Sousa, 3 de outubro de 1931. Ano II, nº 57. p. 4

²⁶⁸ Ver: *Idem*.

No ano de 1963 a revista *Letras do Sertão* publica uma matéria que traz de volta o jogo como uma preocupação da sociedade sousense. Dessa vez a prática do jogo, tida como um vício, somente seria extirpado se eliminasse também a “raça humana”. A visão que se tem sobre jogatina é contextualizada e dando conta de sua historicidade. A tentativa do autor da matéria é comover a sociedade desse mal que aflige não apenas Sousa, mas todas as sociedades.

O jogo é um mal. É desagregador, hediondo. Somos visceralmente contra o jogo. Porém, o mau exemplo vem de cima, infelizmente. Se permitimos o jogo à “gente bem”, como coibir o joguinho dos pobres? Será preciso que a Lei quem pode e quem não pode jogar. À semelhança da lei eleitoral, indicando quem pode e quem não pode votar²⁶⁹.

As linhas atacam as possíveis críticas que certo grupo costumava atirar àqueles que eram viciados na prática da jogatina e que colocavam suas famílias à revelia por conta do empregos de seus recursos na sorte de diferentes jogos de azar.

Se pudéssemos, prenderíamos até o máximo general desta *gozada* República, se fosse encontrado jogando. E os que deixassem as famílias passando fome e vexames de toda sorte por causa do maldito vício, seriam fuzilados, em ordem, bem direitinho. Felizmente nada podemos fazer. Esse programa está um tanto ou quanto sanguinário. Talvez seja melhor educar o povo e gravar as tabelagens em benefício das obras pias²⁷⁰.

A lei deveria valer para todos e não apenas para uma minoria. Como se tal prática fosse natural dos pobres que manifestavam por falta de uma punição mais severa que viesse extirpar esse costume. Parecem-nos que para a sociedade elitizada de Sousa os pobres eram os principais responsáveis pela total desordem local.

Em 1934, os recursos para a manutenção de limpeza pública da urbe advinham de uma taxa cobrada pela prefeitura no valor de 1\$000 (hum mil réis) “por porta ou janela de frente das casas do perímetro urbano”²⁷¹. O serviço mantido pela prefeitura retirava o lixo das ruas e mantinha-o fora da cidade em terreno baldio.

À política de higienização, estetização e transformações urbanas foram somadas práticas de salubridades. Novas técnicas de salubridades que tentavam dirimir as práticas consideradas, ali, insalubres eram, timidamente, postas em práticas. Tanto que temos no decreto-Lei nº 3, aprovado pela Resolução nº 96 de 1942, do Departamento Administrativo do Estado, um plano de medidas que toma algumas exigências quando ao higiene público e privado na cidade:

²⁶⁹ Ver: *LETRAS DO SERTÃO*. Sousa, março de 1963. Ano 10, nº 25. p. 3

²⁷⁰ Ver: *LETRAS DO SERTÃO*. Sousa, março de 1963. Ano 10, nº 25. p. 3

²⁷¹ Prefeitura Municipal de Souza. Decreto nº 49, de 28 de dezembro de 1933. A UNIÃO. João Pessoa, 18 de janeiro de 1934. p. 9-10.

Art. 1º - Os prédios de tijolos existentes e a serem construídos ou reconstruídos no perímetro urbano da cidade, vilas e povoações do município de Souza, deverão ter fôssas e aparelhos sanitários sem comunicação com as cozinhas, banheiros e aparelhos devem ser instalados em lugares que recebam ar e luz diretamente do exterior. Art. 3º - Nenhum proprietário poderá alugar ou habitar casa sem que a mesma tenha aparelho sanitário com fossa cujas dimensões constarão da planta do prédio de acordo com o art. 2º e § único deste decreto-lei²⁷².

Em 1942 a senhora Marta Mariz completara os seus dez anos de idade e lembra esse período com entusiasmo. Embora tenha nascido na zona rural de Sousa, logo poucos meses depois os seus pais se mudaram para a cidade, levando-a consigo. “Eu cresci na cidade”. Vivenciou muitos instantes de transformações por que passaram as ruas da urbe sousense. Quando perguntamos como os moradores tinham acesso à água, durante as décadas de 1940 e 1950, a entrevistada afirma que a água chegava a barris transportados em carroças. Ela lembra com alegria o banheiro construído em sua casa e que era, naquele momento, a maior novidade:

Aí, o banheiro lá em casa, eu me lembro. Papai mandou fazer uma escada de cimento para o cara subir e botar dentro da caixa do banheiro.(...) Eram doze latas de água parece que cabia, o banheiro lá de casa. (...) Quem não tinha banheiro com chuveiro, era banho de cuia chamado²⁷³.

Para a referida época essa prática era considerada certo conforto e não anti-higiênica. Tratava-se de uma prática comum nas cidades brasileiras durante o período colonial.

Ela se esforça em corrigir: “mas não era toda casa que tinha, não é?”. De fato. Evidentemente que nessa vila eram poucas as residências que mantinham em seu interior um sistema-de circulação de água como esse que tinha na residência da nossa entrevistada. Embora fosse uma técnica precária e rudimentar, era, para a referida época e lugar, o último conforto que o dinheiro poderia oferecer. E isso também representava certo status mantido por essa família.

Enquanto nas grandes capitais brasileiras no período que compreende o final do século XIX e o início do XX, já é intenso o cuidado com a higiene do espaço e do corpo, nas cidades interioranas tal prática não se dá com a mesma intensidade. No Rio de Janeiro, durante esse período, por exemplo, “o desaparecimento ‘da latrina de barril, do penico, do *tigre*’” revela a vida moderna que as famílias ricas levavam nos seus recintos mais íntimos com o uso de “‘water-closet, completado nas residências mais elegantes pelo bidet’ francês”. Segundo o

²⁷² Ver: A UNIÃO. João Pessoa, 5 de junho de 1942. 2ª Seção, p. 2

²⁷³ PORDEUS, Marta Mariz Melo. Entrevista concedida ao autor. João Pessoa, 01 de novembro de 2010.

historiador Sevcenko “nada revela melhor os ideais modernos de higiene e limpeza que o ambiente dos banheiros domésticos e seus recursos sanitários”. Esses ambientes apresentam “superfícies laváveis em cores claras, metais niquelados, azulejos, louças, fôrmicas e laqueados, aromas anti-sépticos, brilhos cristalino, claridade irradiante, espelhos em molduras de formato clássico, água corrente abundante e toalhas felpudas”²⁷⁴.

Tudo que estava relacionado à higiene e limpeza, ali na pequena cidade interiorana, se encontrava ainda muito distante de todo o requinte e luxo experimentados pelas famílias ricas do Rio e ou de qualquer outra metrópole brasileira já século XX. Nem mesmo os homens mais abastados se vangloriavam com qualquer aspecto semelhante de tais luxos e conforto.

A única banheira existente para um banho refrescante eram os poços do rio muito conhecidos e visitados pelas crianças e jovens citadinos que usavam dos seus expedientes para a diversão em grupo. As crianças tinham os seus lazeres nos banhos de rio durante as tardes quando as águas se faziam favoráveis nos tempos de muita chuva. Segundo seu Evilásio Marques a sua infância foi muito alegre e o Rio do Peixe fez parte de sua vida. Lembra-o: “numa propriedade logo do outro lado do rio, tinha umas ingazeiras muito altas e a gente era muito afoito, sete, oito metros de altura e a gente pulava de ponta”²⁷⁵.

A historiadora Leila Mezan Algranti afirma que, no Brasil colônia, as práticas de higiene se davam fora das residências. Nas cidades e vilas a população recorria aos chafarizes públicos e, principalmente, as fontes ribeirinhas para se obter o precioso líquido. No entanto, nas regiões interioranas da Colônia quase não existiam chafarizes públicos. Esses podiam ser encontrados apenas em centros urbanos como João Pessoa, Recife, Salvador, São Paulo, Rio de Janeiro e outros que concentravam um número significativo de habitantes. Portanto, nas pequenas cidades e vilas, são os rios que fornecem a água para a maioria dos moradores até que se deem a construção de poços e cisternas e/ou que, posteriormente, surjam os chafarizes públicos. Ao que nos parece, no sertão paraibano, isso somente virá acontecer na primeira metade do século XX. Assim, até o surgimento da água encanada as práticas de limpeza do corpo se dão no espaço externo dos domicílios²⁷⁶.

De acordo com o sociólogo Gilberto Freyre, nos “tempos coloniais e de Independência” os banhos de rio eram comuns. O banho de mar “é costume recente da

²⁷⁴ Ver: SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: _____ (org.) **História da vida privada no Brasil República: da Belle Époque à era do rádio**. São Paulo: Companhia das letras, 2008. pp. 561 e 564.

²⁷⁵ PINTO, Evilásio Marques. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa 14 de janeiro de 2011.

²⁷⁶ Ver: ALGRANTI, Leila Mezan. Famílias e vida doméstica. In: SOUZA, Laura de Mello e (org.). **História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa**. 11 reim. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. V 1. pp. 103-105

fidalgua e da burguesia brasileira”. Esses sempre deram “preferência ao banho de rio”, pois que “‘praia’ queria dizer então imundice. O rio é que era nobre”. O fato é que nos grandes centros litorâneos as praias eram lugares de despejos, onde se descarregavam os excrementos e depositavam o lixo da cidade²⁷⁷.

Em Sousa, seu Evilásio Marques morava numa casa situada à rua do rio e que de acordo com a sua fala, abria o portão do muro e descia para as suas águas. Ali ele aprendeu a nadar junto as suas irmãs. “Aquele rio cheio, eu e meu irmão Getúlio a gente nadava. Éramos considerados as piranhas do rio do Peixe porque a gente era muito ativo e atravessava em três minutos de um lado para o outro. A gente nadava muito bem. Minhas irmãs nadavam também”²⁷⁸.

Qual era o significado desse rio para os cidadãos? Certo memorialista afirma: “ele faz parte da minha vida, lembra os meus dias de criança, em que vivi os melhores momentos”. De acordo com o que as fontes descrevem, trata-se de um pedaço da cidade, obviamente pelo papel de circulador de águas que faz. Além disso, tornou espaço, complemento das ruas para as práticas feitas no seu leito. Tanto a lavagem cotidiana de roupas, como oferta água das “cacimbas de areia”, pequenos poços escavados no leito do rio. O rio contorna as partes oeste e norte da cidade criando uma linha quase limite entre o seu leito e as ruas. A exuberância das árvores dispostas às suas margens “enfeita a paisagem suburbana da cidade”²⁷⁹.

Enquanto isso, as cheias do rio do Peixe ofereceram tanto encantos quanto desencantos à cidade de Sousa. Certo memorialista descreve-as de maneira poética: “a paisagem que ele pinta é deveras contrastante. É bela e desoladora ao mesmo tempo. Faz rir e faz chorar, traz alegria e amargor, atrai a gente para um banho em suas águas barrentas e faz as pessoas fugirem apavoradas”²⁸⁰. Como corre às margens da sua principal praça, a Bento Freire, costuma avançar com a sua volumosa quantidade de águas para as ruas marginais e, com isso, banhar a cidade.

Quando ainda não existia qualquer sinal de pontes, a não ser a da estrada de ferro, a travessia era feita a nado ou, para aqueles que não dominavam tal habilidade, o único recurso era esperar o canoieiro que trabalhava em suas margens. Para tanto, a Prefeitura Municipal foi

²⁷⁷ Ver: FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos*: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano. 16 ed. São Paulo: Global, 2006. pp. 312-313

²⁷⁸ Idem..

²⁷⁹ Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. p. 77-78

²⁸⁰ Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. p. 76

autorizada a “fazer a desapropriação de uma casa ou muro na rua do Rio, para porto de Canôas durante o inverno”²⁸¹.



Fotografia 12: Cheia do rio do Peixe, 1947. Fonte: FERRAZ...p. 38

Essa fotografia feita a partir da rampa de seu Ciano²⁸², construída para a descida ao rio e onde se fazia o ancoradouro das embarcações, enquadra quatro importantes acontecimentos. Em primeiro plano quatro jovens posam para o fotógrafo tendo a cheia do rio como paisagem para fundo fotográfico. Bem trajadas, as belas moças e o jovem rapaz expõem a moda em voga. Todas vestidas com roupas cobrindo quase todo o corpo, moda que, provavelmente, vai ao encontro dos preceitos pregados por essa sociedade. O ar de seriedade com que se apresenta o jovem não parece compartilhar a mesma alegria que as suas companheiras da imagem. Alguns jovens parecem se divertir num banho, aproveitando as águas que não eram comuns ali nessa quantidade. A embarcação no centro era usada para a travessia de moradores que viviam nas áreas do outro lado do rio e que comumente costumava vir à cidade fazer suas compras semanais. Temos mais adiante uma segunda canoa também usada para essa atividade. Em segundo plano vemos a parte de uma edificação, como se escondendo entre as árvores da margem do rio. Trata-se do ‘Vapor’, como era conhecido “a usina de beneficiamento de algodão do senhor Júlio Melo”²⁸³.

²⁸¹ Orçamento Municipal de Souza. Lei nº 34, 26 de dezembro de 1925. A UNIÃO. Parahyba, 3 de março de 1926. p. 3

²⁸² Segundo nossos entrevistados, trata-se de um senhor que morava na denominada rua do Rio (casas com frente para a Praça Bento Freire e seus muros acabando na margem do Rio do Peixe) e construíra ali uma rampa para descer ao leito do rio.

²⁸³ Ver: FERRAZ...p. 38

Se para alguns aquelas águas eram um convite a um banho e diversão, para outros apenas admirá-las já era o bastante para satisfazer as suas vontades. O encanto entre o volume de águas e o lazer que elas poderiam proporcionar, como o banho ou o passeio ao barco, eram maneiras de experimentar diferentes prazeres proporcionados pela cheia do rio. Enquanto isso a cidade parava as suas atividades na expectativa que o crescimento de nível das águas podia retirá-los de suas residências. Segundo o senhor Robson Araújo essa travessia era feita por um canoeiro muito conhecido na cidade e que permanecia nessa atividade o dia todo, levando e trazendo pessoas e mercadorias.

ali a gente atravessava numa canoa de Milton do Vale. (...) que foi o primeiro canoeiro. Ele ficava o dia todo (...) eu ajudava também... a gente puxava aquela água para não afundar a canoa. (...) passamos muitas vezes ali. Foi quem ajudou muito Sousa. (...) Carnaubinha, Carnaúba, Caiçara, Piauí, Malhada dos Alves todo mundo ia passar e ~~atravessar na canoa~~. Compravam e atravessavam na canoa²⁸⁴.

No ano de 1964, numa grande cheia o rio transbordou e levou suas águas para dentro da cidade causando transtornos na vida de alguns moradores que habitavam as suas margens. Com o aumento do volume das águas do rio do Peixe várias ruas de Sousa acabaram ficando inundadas por alguns dias. Isso gerou certa preocupação na população ali residente por conta das conseqüências que esse fato podia trazer à cidade.

Nesse mesmo ano uma significativa parcela da população do bairro da Guanabara teve suas casas quase cobertas pela cheia. Os populares que ali habitavam foram obrigados a mudar os seus pertences. Como era uma área costumeiramente atingida pelas constantes cheias que se davam nos anos de chuvas, o poder público era conhecedor de tal fato. Apesar dos códigos que regiam a estética e a salubridade da cidade, parece não haver tanta preocupação por parte do governo municipal e da elite local quando casas de pau a pique não eram edificadas no centro da cidade, mas em suas áreas suburbanas.

As fontes consultadas até aqui nos trazem indícios de que o bairro da Guanabara era uma área localizada na área norte da cidade e que estava se destacando nos fins dos anos 1950 pelo crescente número de edificações ali ocorridas. Em sua maioria essas construções eram feitas de pau a pique como podemos ver numa das imagens abaixo.

Na reunião das duas imagens seguintes podemos observar dois momentos em que as cheias do rio do Peixe no ano de 1964 interferiram na vida de alguns que habitavam Sousa. Isso aconteceu especialmente com a população pobre que se encontrava habitando toda uma

²⁸⁴ MARQUES, Robson Araújo. Entrevista concedida ao autor. Sousa, 26 de setembro de 2010.

área que possivelmente estava mais vulnerável a esse fenômeno. Como a maioria das cidades também Sousa esconde em seus subúrbios a pobreza e a inestética urbana enquanto decanta uma cidade moderna e que “todos prezam pela sua civilidade”.



Fotografia 13: Cheia do rio do Peixe, 1964. Fonte: FERRAZ...p. 35

O ano de 1964 parece ter sido de muito doloroso para muitos daqueles que habitavam às margens do rio do Peixe ou em áreas de baixo declive dentro das áreas urbanas e suburbanas, as quais foram alcançadas pelas águas da cheia. Na fotografia maior o que nos aparece em primeiro plano, são crianças e jovens atravessando as águas represadas do rio. Apesar de alguns desses voltarem para o registro fotográfico quase nenhum deles se prepararam para a produção da imagem. O conhecimento sobre as conseqüências que podem trazer as cheias não preocupa tanto o poder público pelo fato de não tomar nenhuma medida que viesse manifestar a população o cuidado que se deveria ter com essas águas.

Parece que nenhuma das pessoas que atravessam a rua inundada apresenta proteção nos pés. Pelo contrário, dois jovens nós permitem vê-los descalços, o que é bem provável acontecerem às outras que foram captadas pelas lentes do fotógrafo. Isso são indícios de que a sociedade sousense não estava consciente do que aquelas águas representavam para a saúde pública. Uma senhora segura fortemente a mão de uma criança, provavelmente seu filho, enquanto olha distraída para as águas que banham as ruas da cidade. Duas senhoras conversam na calçada. Em segundo plano temos a circulação de automóveis surgindo da rua transversal, a Silva Mariz. Essa rua dá acesso a ponte sobre o rio do Peixe, ligando a Sousa a cidade de Uiraúna e adjacências. Algumas pessoas posicionadas na esquina das duas ruas, próximo a um poste de rede elétrica, parecem paradas como que admiradas com a quantidade

de água que avança sobre as ruas da cidade, como quem ver um grande espetáculo acontecendo aos seus olhos.

Na margem esquerda da fotografia maior temos um grupo de pessoas reunidas em frente a um prédio cujo letreiro denuncia a existência de uma casa comercial. Trata-se de A Competência, “antiga mercearia” de propriedade do senhor Júlio Estrela que oferecia uma variedade de produtos de estivas e cereais²⁸⁵.

Ao fundo temos a igreja matriz de Nossa Senhora dos Remédios com suas imponentes torres, guardando em sua lateral no alto um relógio que servia de orientação àqueles que não possuíam um aparelho desses.

Na fotografia menor acima temos um segundo quadro da cheia do rio. Suas águas acabaram arrastando e botando abaixo as casas ali edificadas e que abrigavam algumas famílias. Uma senhora lava roupas com a abundância de água causada pelas precipitações chuvosas na região e que deixou completamente alagada a população ribeirinha. Enquanto isso assiste o desolamento das casas de pau-a-pique, situadas no bairro da Guanabara, quase todas cobertas pelas águas do rio que subiu assustadoramente de nível. O registro da imagem parece ter sido proposital, no intuito de denunciar os descasos do poder público para com certa maioria da comunidade que habitava a cidade.

As lavagens de roupas nas águas do rio do Peixe não eram feitas apenas e tão somente durante as suas cheias. De acordo com os indícios essa atividade era exercida cotidianamente pela gente pobre, como nos descreve Gastão de Medeiros:

Cotidianamente as beiras do rio são invadidas por uma “enchurrada” (sic) de lavadeiras, gente do povo, incultas, sem qualquer instrução. Vivendo desde criança aquela vida, lavando roupas para o seu sustento e de sua família. Afeitas ao trabalho árduo, labutando de sol a sol, de cócoras na beira d’água, ao pé da tábua, (...) pisando descalça as pedras e areias quentes, não lamentam (...) passam o dia inteiro nas beiras do rio, lá fazem um “desjejum”, vez por outra um cafezinho de “pedra” (...). elas brincam, correm pelas areias, dão um mergulho para refrescarem...²⁸⁶

Assim como em diferentes setores urbanos Sousa também tinha sua lavadeiras, profissionais que viviam de oferecer esse trabalho a todos aqueles que se achavam nas condições de pagar por tal serviço. Geralmente as mães quando não deixavam as crianças em casa levavam para ajudá-la na atividade que se estendia por quase todo o dia, haja vista a quantidade de roupas levadas para a lavagem.

²⁸⁵ Ver: FERRAZ...p. 35

²⁸⁶ Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. p. 27

Na década 1950 ainda não existiam equipamentos urbanos que oferecessem condições melhores para aquelas profissionais e também para as donas de casa. Somente em 1959 a Prefeitura Municipal abre crédito de trezentos mil cruzeiros para a construção de uma lavanderia pública. A intenção era equipar a cidade desse serviço público para que parte da população tivesse acesso à essa melhoria urbana e diminuíssem os riscos à saúde pública²⁸⁷.

Ainda concernente aos banhos públicos essa prática não se restringiam a tão somente às águas do rio do Peixe. Outros lugares suburbanos eram usados principalmente pela criançada. Certo memorialista recorda esses momentos aprazíveis e que por isso ele nunca os esqueceu.

A bueira, foi nos meus tempos de menino, um dos melhores recantos para banhos gostosos, duradouros e despreocupados. Juntava a garotada da rua e ia, sempre após as peladas aos banhos da bueira. Se os jogos eram pela manhã, os banhos se prolongavam sempre além das doze horas, se à tarde, esses banhos terminavam quando a noite caía.

Nesses banhos na bueira, havia muitas proezas, realizadas por verdadeiros malabaristas, pulos espetaculares e acrobáticos dados por um Canico, um La Peruca, Um Vavá, todos meninos ligeiros e audazes, de corpos flexíveis que praticavam esportes e inventavam saltos e vôos sensacionais. Um deles consistia em dar saltos mortais sobre a varanda, coincidindo com a passagem de algum caminhão. Outra aventura realizada, era atravessar de um mergulho o vao da bueira, quando estava cheia, lavando por cima a estrada. Aquele menino que não tivesse fôlego de gato para fazer essa travessia estava 'frito', pois ficaria submerso, preso debaixo da bueira²⁸⁸.

Naturalmente esses banhos eram salutares. Segundo o senhor Jeander Batista que lembra esses momentos em que a turma se reunia, a proibição do banho nesse local se dava por seus pais não aceitarem tal prática, pois "as águas eram sujas demais":

nós tínhamos em Sousa não o canal do estreito, o riacho do estreito. Tomei muito banho nesse riacho do estreito que hoje é o canal do estreito. Apanhei muito por causa desse banho lá, porque o baixo meretrício jogava água para dentro do riacho. E eu ia tomar banho lá, não queria conversa. Aí, quando chegava em casa... e ele era quem abastecia o Gato Preto. (...) Ali, aquela pousada carrapicho era chamado o pontilhão do Gato Preto. A gente pulava de cima para dentro d'água(...). Tudo isso foi aterrando, aterrando, aterrando, e a cidade crescendo, crescendo²⁸⁹...

Os banhos eram costumeiramente as diversões de muitos meninos que encontravam ali uma maneira de espalhar as suas alegrias e desenvolver, inconscientemente, suas habilidades nas travessias das águas correntes. Contudo, o nosso entrevistado revela o quanto aquela água

²⁸⁷ Ver: Prefeitura Municipal de Sousa. Lei nº 302 de 27 de julho de 1959. Sousa; 1959.

²⁸⁸ Segundo esse memorialista a Bueira ficava na saída da cidade para Campina Grande. Tratava-se de uma espécie de represa das águas do açude do Gato Preto que recebia, por sua vez, as cheias do Rio do Peixe. Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. p. 71

²⁸⁹ LUCENA, Jeander Batista de. Entrevista concedida ao autor. Sousa, 25 de setembro de 2010.

significava para os seus pais. A proibição, por conta da insalubridade gerada consequentemente pelo escoamento do esgoto era um sinal de uma política de prevenção.

A construção desse açude ocorreu nos anos iniciais da década de 1930, sendo concluído no ano de 1933. A intenção da prefeitura municipal era dotar a cidade de um reservatório hídrico que pudesse atender às primeiras necessidades, amenizando os seus habitantes durante as secas das penosas carências de água para além do consumo doméstico. Localizado bem próximo da cidade, a sua construção é vista, durante o período, como sinal de progresso²⁹⁰.

Do Açude de Gato Preto não se usava a água para o consumo doméstico, mas para outros afazeres. Enquanto hoje os lava-jatos usam as melhores técnicas para a limpeza geral dos veículos, “era ali o local onde se lavavam os automóveis e caminhões da cidade. Servia também de banheiro público”. É de se compreender o quanto essas águas representavam certo perigo quanto ao seu uso para o banho. Sim. De Banho porque é disso que o memorialista nos informa sua outra serventia para a cidade. A criançada das ruas corria para o açude a busca dessa diversão. “Que bom que eram os banhos no Gato Preto. Tantas são as estrelas do céu, quantas foram as vezes que me banhei em suas águas”²⁹¹.

Contudo, o açude apresentava também uma visibilidade que o memorialista faz questão de lembrar. Para esse, “era como um jardim aquático, mais da metade de suas águas se cobriam de flores-de-aguapés e ao entardecer, milhares de flores começavam a desabrochar, pintando de branco as águas já escuras àquelas horas e levando pelo vento o perfume às residências circunvizinhas ao açude do Gato Preto”²⁹².

Outro sinal de conforto e higiene e que era decantado como rastro do progresso e da modernidade foi o abastecimento de água nos setores urbanos. Assim como outros equipamentos e serviços urbanos, as metrópoles foram os espaços de ensaio das mais novas e sofisticadas técnicas de circulação de água²⁹³. Enquanto isso, as urbes interioranas padeceram por um longo período a espera dessa melhoria tão desejada pelos habitantes.

Na Parahyba do Norte (hoje João Pessoa), por exemplo, a circulação da água e o destino dos dejetos e do lixo foram preocupação do governo do Estado que desejava implantar o saneamento na capital e, com isso, dar-lhes ar de modernidade. Tais mudanças - que se

²⁹⁰ Notícias do interior: Sousa. In: A UNIÃO. João Pessoa, 08 de janeiro de 1933. p. ?

²⁹¹ Ver: FORTE, Gastão de Medeiros. p. 68

²⁹² Ver: Idem. p. 69

²⁹³ Ver: BEGUIN, François. As maquinarias inglesas do conforto. Tradução de Jorge Hajine Oseki. In: Espaço e Debate. São Paulo: Ano XI, Nº 34, 1991. (Revista de estudo regionais e urbanos). p. 41.

tornaram novidades para os habitantes da cidade – somente foram efetivadas nas primeiras décadas do século XX²⁹⁴.

Nessa cidade as águas provinham de fontes e cacimbas construídas em fases sucedâneas e de acordo com a necessidade da crescente população. Os serviços de abastecimento d'água e esgoto foram celebrados pelo poder público como um “melhoramento imprescindível à vida da cidade”²⁹⁵. Após anos de projetos defendidos pelos administradores e apresentados ao governo da província, esse bem-estar passou a ser oferecido a seus habitantes. Depois de adquirir todo o material necessário é que se deu a realização da citada obra. Na verdade, a obra fora concluída na década de 1910. No entanto, em 1913 a oferta do precioso líquido ainda “era deficiente e insuficiente” para atender a toda população da capital. Apesar de todos os reclames e as cobranças da população “os trabalhos de ampliação da rede de distribuição de água” somente foi realizado e concluído na década de 1920²⁹⁶.

Na década de 1930, enquanto a capital paraibana já experimentava esse serviço, a cidade de Campina Grande ainda não dispunha de água encanada, uma parcela da população era abastecida pelos denominados “aguadeiros e seus animais de carga”²⁹⁷. Segundo Cabral Filho, na rainha da Borborema a inauguração do abastecimento de água modernamente tratada ocorreu em 1939 e já decantada no discurso da imprensa como a obra do século. Em contrapartida o sistema de abastecimento até então existente passou a ser visto como “sinônimo de risco para a saúde pública”²⁹⁸. Para esse historiador o conjunto de mudanças por que passou Campina Grande incutiu em parte dos moradores o ideário de progresso, de maneira que o desejo era atender à demanda daquela cidade e entrar em consonância com o mundo moderno das metrópoles.

²⁹⁴ Ver: ADVÍNCULA, Chyara Charlotte Bezerra. **Entre miasmas e micróbios: a instalação de redes de água e esgoto na cidade da Parahyba do Norte (PB) e outras medidas de salubridade - 1910/1926**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2009. p. 30

²⁹⁵ Ver: RODRIGUEZ, Walfredo. **Roteiro sentimental de uma cidade**. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1994. pp. 120-123

²⁹⁶ De acordo com Advíncula, o abastecimento de água na Parahyba do Norte era precário porque atendia apenas parte dos seus habitantes, embora os 11 poços que abasteciam, segundo o engenheiro que projetou a ampliação da rede de abastecimento, Saturnino de Brito, a rede oferecia condições para suprir a todos. Ver: ADVÍNCULA, Chyara Charlotte Bezerra. **Entre miasmas e micróbios: a instalação de redes de água e esgoto na cidade da Parahyba do Norte (PB) e outras medidas de salubridade - 1910/1926**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2009. p. 35

²⁹⁷ Ver: CABRAL FILHO, Severino. **A cidade através de suas imagens: uma experiência modernizante em Campina Grande (1930-1950)**. p. 39

²⁹⁸ Ver: Idem. p. 42. Esse abastecimento passou a ser feito por meio de chafarizes que se caracterizavam como meio modernizante, uma vez que o líquido precioso chegava através de um simples abrir de torneira. Além disso, o objetivo do governo era facilitar o acesso de água potável aos que não tinham condições de adquirir uma lata de água. Citando Epaminondas Câmara CABRAL FILHO afirma que apenas “uma proporção inferior a 0,5% dos lares campinenses teve acesso imediato a tal conforto”. p. 64

Em Sousa esse decantado equipamento moderno era muito desejado por sua população. Ainda sobre o serviço de abastecimento de água na cidade de Sousa, o senhor Albino Cordeiro nos informa da presença de vendedores de água trazida em “uma carroça, ... chamavam *diamante*²⁹⁹. Uma água muito boa. Eles faziam as cacimbas, não é? Mas umas cacimbas tampadas, não sabe? E aí, puxava na bomba manual”. Ele segue descrevendo como eram os “outros tempos” a forma como se refere ao passado ali. “As carroças tinham aproximadamente umas cinquenta latas (de água). Aí, saía vendendo. Depois chegou a água encanada para a cidade. Mas, antes era carroça que fornecia. Puxada a boi e a burro³⁰⁰”.

Semelhante afirmação faz o Senhor Januário quando descreve as precárias condições do cotidiano local no que diz respeito aos equipamentos urbanos e ao conforto; comodidades que posteriormente foram instaladas. “Não tinha luz, não tinha energia, não tinha água encanada. O povo só bebia água quando ia buscar no rio. É. Não tinha geladeira. Era tudo em pote. Era tudo em pote. O povo trazia aqueles jumentos, aqueles carregadores de água. Aí, trazia, fervia aquela água, bebia”³⁰¹.

As falas dos nossos entrevistados acima revelam a presença da água no cotidiano local. A maneira como se adquiria esse precioso líquido parecia ser ainda muito rústico e artesanal. Comprar água com origem de poço artesanal era para quem podia. A classe pobre via-se na necessidade de pegar água nas cacimbas de areias cavadas no leito do rio. Geralmente essa água presente no subsolo sofria forte interferência de contaminação de corpos parasitários. De modo que as águas trazidas pelos carroceiros não eram higiênicas como se pretendia.

Eu alcancei Sousa sem saneamento, por que foi na década de 1960. Era carroça. Devia ser muito antihigiênico. Eram as carrocinhas de burro com aqueles tambores de madeira para botar água. Aí, abria as torneiras e levava as latas de água. A gente tomava água desse jeito, assim sem...Tinha aqueles carroceiros para distribuir todo dia. Eu sei que lá em casa todo dia ia botar água³⁰².

Na imagem abaixo é possível verificarmos a presença cotidiana das carroças que transportavam água de poços artesianos para o setor urbano. Eram carroças movidas à tração

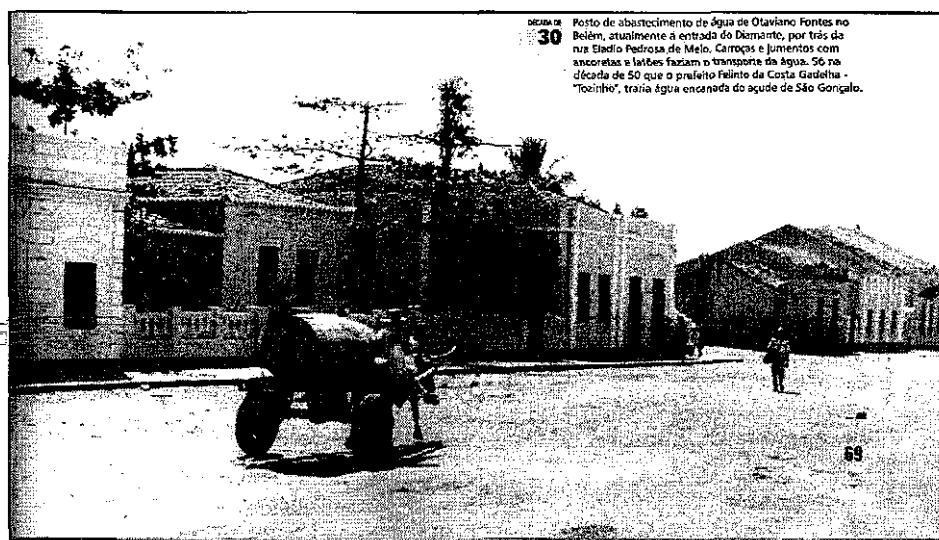
²⁹⁹ Segundo o Senhor Albino, Diamante era como a população chamava os poços artesianos de onde era originada a água comprada.

³⁰⁰ CAVALCANTI, Albino Cordeiro. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 04 de jul. de 2009

³⁰¹ COSTA, Januário Pereira da. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 04 de jul. 2009. A cidade de Sousa se encontra geograficamente dentro de uma região onde a precipitação chuvosa alcança uma média máxima anual de 800 ml. As construções dos reservatórios hídricos (São Gonçalo, Boqueirão de Piranhas, Pilões) atenderam a necessidade de água por que passavam os habitantes dessa região e que sofria profundamente com a escassez durante o período de estiagem.

³⁰² PORDEUS, Marta Mariz Melo. **Entrevista concedida ao autor**. João Pessoa, 01 de novembro de 2010.

animal e que abasteciam grande parte dos habitantes da cidade. Isso porque não eram todos que participavam desse mercado, haja vista a gente pobre não poder comprar água apelando para as fontes mais próximas, as quais não ofereciam a menor higiene para o consumo humano. Essas fontes estavam potencialmente vulneráveis à contaminação por bactérias e germes transmissores de doenças. Nessas condições oferecia grande risco à população.



Fotografia 14: Abastecimento de água na cidade, década de 1940. Fonte: FERRAZ... p. 69

Acima, a carroça puxada a boi transporta um recipiente de madeira construído para a condução de um expressivo volume de água e que era vendido por lata aos moradores das ruas de Sousa. A atividade do “carregador” de água despendia bastante esforço por parte deste para oferecer a água que colocada geralmente em potes de barro estabelecidos nas cozinhas das residências. Entre os que se ocupavam nessa atividade há indícios que lembram as pessoas de Otaviano Luzia, Sá Chica, Seu Domingos, Doca, Severino Zeguedegue, Pretinho e Biluto³⁰³. A carroça de boi como vemos acima não carrega apenas o grande tonel e o próprio carroceiro. Este conduz consigo um vasilhame, provavelmente uma lata pendurada na parte traseira da carroça. Um outro recipiente é carregado na parte dianteira. Tratava-se de utensílios utilizados para o trabalho de recolhimento e distribuição da água. Esse líquido era retirado por um orifício na parte posterior do tonel.

De acordo com certo memorialista essas carroças “desde cedinho e durante o dia todo coloria as ruas, cruzando em todas as direções”³⁰⁴. Essa atividade desempenhada pelo carroceiro, ou carregador d’água, como era denominado esse profissional ocupava poucas pessoas e não significava altos rendimentos a ponto de criar concorrência nas ruas.

³⁰³ Ver: GADELHA, Julieta Pordeus... p. 124

³⁰⁴ Ver: FORTE, Gastão de Medeiros... p. 98-99

A rua João Gualberto era uma das principais localizada na área central da urbe onde moravam as pessoas que apresentavam melhor padrão de vida ali. Na fotografia a rua parece deserta. Os passantes conduzindo espécies de bolsas provavelmente regressam de suas compras feitas no mercado público e/ou casas comerciais situados ali próximo. Enquanto as três mulheres percorrem a rua pela calçada, quem sabe aproveitando as sombras que as edificações faziam sobre a mesma em um horário de alta temperatura, um senhor caminha atravessando o logradouro sem qualquer pressa.

A água era oferecida por vendedores em carroças. Era uma prática muito comum nas vilas interioranas. Quem tinha acesso a esse conforto eram apenas aqueles que tinham dinheiro para pagar cada lata de água obtida nos poços artesianos existentes a distância de um quilômetro da sede. No final da década de 1930, o governo municipal adquiriu uma bomba tipo “colonial” instalada em um prédio especial construído para tal função que passou a ser usada pela população carente para obter água pura³⁰⁵.

Fotografia 15: Poço de abastecimento de água, década de 1930. Fonte: FERRAZ...p. 69

O que temos acima é uma fotografia da década de 1930. Trata-se de um posto de abastecimento d'água em propriedade do senhor Otaviano Fontes, no Belém, área localizada nas adjacências da cidade. Esse fragmento revela-se de grande importância como documento histórico. Ele é importante porque nos evidencia como parte da população sousense obtinha água para atender as suas necessidades; tanto para beber como também para o uso em outras atividades domésticas, quando as pessoas pobres não tinham condições de pagar para obter esse líquido na sua porta.

O senhor vestido destacadamente em terno branco não parece ser uma pessoa comum como as outras que a rodeiam. Parece conversar com o senhor ao seu lado como quisesse

³⁰⁵ Ver: A UNIÃO. João Pessoa, 03 de setembro de 1939. p. 6. Relatório apresentado ao Interventor Federal do Estado Argemiro de Figueiredo pelo ex-prefeito, Eládio de Mélo.

participar do registro fotográfico, enquanto aguarda alguém se utilizando da bomba para puxar sua água e encher seus recipientes. Os demais senhores se encontram voltados para o que acontece em torno dos dois senhores situados no centro da imagem. Todos vestidos com roupas comuns, características do seu cotidiano: o chapéu, peça comum durante a referida época, é utilizado por todos os homens ali presentes.

A forma como as pessoas estão posicionadas nos indica certa inquietude por conta da espera. Como também os animais estão inconformados. Isso tudo é muito mais provável pelo calor extremo causado por conta do horário; a sombra refletida na fotografia nos revela uma possível manhã ensolarada. O que nos leva a crer no intenso calor que se estava gerando ali, embora aquela gente estivesse acostumada a esse clima. Temos em primeiro plano uma senhora aguardando sua vez de encher as suas latas para, provavelmente, voltar aos afazeres domésticos.

O que interessa ao fotógrafo, nos parece, é simplesmente o registro da existência desse poço e a presença de populares abastecendo seus recipientes. A maneira como as pessoas, animais estão dispostos na fotografia nos faz acreditar que existia certo interesse de registrar o acontecimento com todos os elementos inseridos como uma espécie de documento provavelmente encomendada pelo prefeito municipal. Uma pequena cobertura com paredes, provavelmente acomodações de uma bomba instalada ali.

O desfecho da imagem acima nos parece comum às técnicas usadas em diferentes cidades interioranas para se obter água. Como vemos na fotografia acima da década de 1930, a população carente trazia quase toda a família para a ajuda na tarefa cotidiana de levar água para abastecer a casa para todo o consumo. A condução desse líquido tanto era feita no lombo de animais como também em latas. Eram atividades desenvolvidas também por crianças.

Desde o início da construção do açude de São Gonçalo se esperava a presença da água encanada na cidade de Sousa. Essa obra situava-se no imaginário local como uma bênção que salvaria a região dos constantes “flagelos da seca”.

Contudo, apesar de ter sido inaugurado no ano de 1936 nenhum projeto que viabilizasse a possível construção de uma adutora que viesse abastecer as residências da população da cidade de Sousa foi apresentado³⁰⁶. A água encanada e tratada somente chegaria à cidade de Sousa no fim da década de 1950.

³⁰⁶ Durante os primeiros momentos de construção da obra, entre 1919 a 1922, quando o governo que substituiu Epitácio Pessoa paralizou todas as atividades, observa-se nas fontes históricas o encanto por essas máquinas. As atividades de construção do reservatório hídrico somente foram retomadas no ano de 1932 e inaugurado o açude em fevereiro de 1936. Ver: A UNIÃO. João Pessoa, 12 de fevereiro de 1936. p. 1

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depois desse nosso percurso sobre as ruas de Sousa podemos compreender como a modernidade foi recepcionada na introdução de ícones do moderno e no processo de transformações urbanas e que representações dessas cidades foram criadas. Podemos perceber também que todas essas mudanças vieram acompanhadas de novos valores que se constituíram num conjunto de práticas e que acabaram por produzirem novas sensibilidades e sociabilidades em Sousa, durante o período estabelecido.

Pensamos a modernidade aqui sob a ótica de quatro signos do moderno: o trem de ferro, o automóvel, as reformas urbanas e o abastecimento de água e higienização. Todos considerados como experiência modernizadora em diferentes lugares do mundo e nos quais os habitantes se apropriaram à sua maneira. Sousa também viveu essas experiências inovadoras que se traduziam, na época referida, como condizente com as práticas modernizantes nas grandes cidades.

Foram três décadas que definiram e redefiniram uma cartografia da cidade, constituindo-se em uma nova paisagem urbana, em novas conquistas materiais e simbólicas que acabaram por criar uma nova urbe. As relações que fizemos dessas com os grandes centros e os pequenos núcleos urbanos não tem outro objetivo se não criar um diálogo de contextualização e experimentar intensamente os infimos olhares sobre a cidade e a modernidade.

Embora se trate de um núcleo urbano com dimensões limítrofes em que a coexistência do tradicional e do novo foi uma realidade, isso não se tornou obstáculo para se pensar a presença do moderno ali. É óbvio que não foi como na grande cidade, seja de Paris e São Petersburgo ao Rio de Janeiro; do Recife a Campina Grande. Contudo, o jogo de convívio entre a teimosia e persistência do tradicional diante da implicância do moderno, da petulância do novo. O importante é que descobrimos várias urbes sousenses. Nossa preocupação trilhou por basicamente três: uma cidade pensada e desejada pela elite intelectual; uma segunda urbe, aquela aspirada e desenhada pela elite econômica; finalmente uma terceira, também sonhada, desejada e praticada pela classe menos favorecida.

Se todas as conquistas materiais e simbólicas ali realizadas foram experimentadas com maior intensidade pelas duas elites, também não podemos negar que os homens e as mulheres pobres driblaram as regras impostas, romperam os grilhões da ordem estabelecida para

também participar de algumas experiências modernizantes, como o aluguel de automóvel, a viagem de trem entre outros contatos com o novo.

Foi sob o impacto de seu advento que buscamos fundamentar a idéia de modernização da constituição de novas sensibilidades e sociabilidades em Sousa. Não vasculhamos uma cidade sousense sem se deparar com essa experiência vivida pelos seus moradores.

Se os trens e os automóveis assustaram homens, mulheres e crianças durante o seu advento, em momentos posteriores esses mesmos meios de transportes encantaram as ruas da cidade, estabelecendo ali um novo ritmo que redefiniu os conceitos de tempo e espaço. Se as reformas urbanas e a luta pelo acesso a água ocorreram de maneira desigual na cidade geraram, em alguns momentos, certas insatisfações em parte dos cidadãos, em outros períodos as reformas e os equipamentos urbanos foram aclamadas como inovações de maneira que essas mudanças ganham o aspecto de progresso e civilidade.

As transformações por que passaram os logradouros, ruas praças e becos, com a demolição de edificações e a supressão de espaços vazios, deram a cidade uma outra paisagem. A cidade da ordem continuava marcadamente firmada, sendo reconfigurada em nome de uma estética, de um progresso que definia, para quase toda Sousa, como a urbe deveria se comportar adotando os códigos de civilidade e os preceitos da nova pedagogia urbana.

Não como uma Paris, nem como uma São Petersburgo, nem mesmo uma Recife ou uma Campina Grande, mas como ela mesma que se resguardou em suas particularidades e, que aqui, desfila e exhibe seus encantos e desencantos a que viveu. Fossem nas viagens de trem e/ou de automóvel que aproximava esse centro do mundo moderno, fossem nos percursos dos cidadãos pelas ruas cada vez mais urbanizadas pulsava sempre o desejo de uma nova cidade.

Enfim, acreditamos que este nosso estudo contribui, de certa maneira, para com uma reconfiguração da história de Sousa. É um convite a pensarmos uma outra Sousa vivida, experimentada, amada, desejada, sonhada, projetada por muitos que habitaram-na e que revelaram maneiras de ser e estar no mundo. Trata-se também de uma ponte para o surgimento de novas pesquisas que venham se somar a esta contribuindo para a formação de um instigante debate sobre a história e a cidade no alto sertão paraibano, especialmente, em Sousa.

Não há dúvida que a nossa pesquisa descobriu diferentes urbes sousenses. Nas diversas imagens fotográficas que guardam detalhes e indícios de outra era; nas vozes que soam diferentes experiências que permeiam a memória individual e a coletiva; nas páginas de revistas e jornais velhos guardados em arquivos particulares; nas atas, leis e códigos que

estabeleciam e/ou estabelecem uma ordem urbana; nas memórias escritas de quem teve a coragem e a oportunidade. Enfim, em diversos lugares que resguardam a memória de uma gente, de uma cidade, podemos, ao explorá-los, encontrar muitas cidades sejam a arcaica ou a moderna, a da ordem ou a da desordem, a experimentada ou aquela que foi apenas desejada. São muitos os olhares sobre a cidade. Essa diversidade que as pesquisas podem oferecer nos permite conhecer uma Sousa de todos. Portanto, há que se dizer ainda muito sobre Sousa.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

A) FONTES

1. Fontes Orais

ALEXANDRE, Francisco Alves. **Entrevista concedida ao autor**. São João do Rio do Peixe, 8 set. 2004.

CASIMIRO, Antônio Marmo Gomes. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 06 de janeiro de 2011.

CAVALCANTI, Albino Cordeiro. ~~**Entrevista concedida ao autor**~~. Sousa, 04 de jul. de 2009.

COSTA, Januário Pereira da. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 04 de jul. 2009.

SOUSA, Aníbel Vicente de. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 25 de setembro de 2010

MARQUES, Robson Araújo. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 26 de setembro de 2010

NÓBREGA, Maria Bernadete Mariz Melo. **Entrevista concedida ao autor**. João Pessoa, 03 de novembro de 2010.

PINTO, Evilásio Marques. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa 14 de janeiro de 2011.

PORDEUS, Marta Mariz Melo. **Entrevista concedida ao autor**. João Pessoa, 01 de novembro de 2010.

LUCENA, Jeander Batista de. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 25 de setembro de 2010.

VIEIRA, Gilberto Nabor. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 3 de janeiro de 2011.

2. Fontes Iconográficas

Fotografias 01-15. FERRAZ, Augusto. **Além do Rio: uma fotografia da paisagem urbana** – edição comemorativa ao sesquicentenário – Sousa-PB. Sousa: AGT, 2004

3. Filmes

UMA CIDADE SEM PASSADO. Direção de Michael Verhoeven. Dvd. Alemanha, GLOBO Vídeo, 1990. color, 92 min.

NARRADORES DE JAVÉ. Direção de Eliane Caffé. Dvd, Brasil, 2004. color , 100 min.

4. Fontes Impressas

4.1. Periódicos

4.1.1. Jornais

A Imprensa, João Pessoa, números avulsos de 1922 e 1934.

A União, João Pessoa, números avulsos de 1922, 1924, 1926-1928, 1930-1939, 1941, 1942, 1952, 1953.

Correio do Sertão, Cajazeiras, números avulsos de 1951 e 1952

Jornal de Souza, Sousa-PB, 1930-1932

4.1.2. Jornais de Festa

A Formiga, Sousa, 1941

4.2. Revista

Letras do Sertão, Sousa, números avulsos de 1953-1955 e 1963

4.3. Documentos Oficiais

Câmara Municipal de Sousa. **Ata da 10ª Sessão ordinária de 14 de junho de 1948.** Sousa; 1948

Câmara Municipal de Sousa. **Ata da 9ª Sessão ordinária de 16 de dezembro de 1950.** Sousa; 1950

Câmara Municipal de Sousa. **Ata da 14ª Sessão ordinária de 12 de junho de 1951.** Sousa; 1951

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. Rio de Janeiro: IBGE, 1960. V. XVII. pp. 184-188, 225-230, 396-401.

Prefeitura Municipal de Souza. Orçamento Municipal de Souza. **Lei nº 32, 7 de dezembro de 1923.** Souza; 1923.

Prefeitura Municipal de Souza. Orçamento Municipal de Souza. **Lei nº 34, 26 de dezembro de 1925.** Souza; 1925

Prefeitura Municipal de Souza. **Lei nº 48, de 30 de dezembro de 1929.** Souza; 1929

Prefeitura Municipal de Souza. **Lei nº 60, de 25 de março de 1930.** Souza; 1930.

- Prefeitura Municipal de Souza. **Decreto nº 18 de 18 de junho de 1931**. Souza; 1931
- Prefeitura Municipal de Souza. **Relatório e balancete da receita e despesas referente ao 1º semestre do ano de 1931**. Souza; 1931
- Prefeitura Municipal de Souza. **Relatório do 2º semestre de 1931 do município de Souza**. Souza; 1932
- Prefeitura Municipal de Souza. **Decreto nº 49, de 28 de dezembro de 1933**. Souza; 1933
- Prefeitura Municipal de Souza. **Decreto nº 53, de 28 de agosto de 1934**. Souza; 1934
- Prefeitura Municipal de Souza. **Decreto nº 54, de 5 de setembro de 1934**. Souza; 1934
- Prefeitura Municipal de Souza. **Lei nº 4, de 31 de dezembro de 1936**. Souza; 1936
- Prefeitura Municipal de Souza. **Relatório apresentado ao Interventor Federal do Estado Argemiro de Figueiredo pelo ex-prefeito, Eládio de Mélo**. Souza; 1939
- Prefeitura Municipal de Souza. **Decreto-Lei nº 14 de 10 de novembro de 1942**. Souza; 1942
- Prefeitura Municipal de Sousa. **Lei nº 271 de 31 de dezembro de 1958**. Sousa; 1958
- Prefeitura Municipal de Sousa. **Lei nº 276 de 31 de dezembro de 1958**. Sousa; 1958
- Prefeitura Municipal de Sousa. **Lei Nº 289 de 20 de junho de 1959**. Sousa; 1959
- Prefeitura Municipal de Sousa. **Lei nº 302 de 27 de julho de 1959**; Sousa; 1959
- Prefeitura Municipal de Sousa. **Lei nº 2.080/2005**. Sousa; 2005

4.4. Sites consultados

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em 20 de janeiro de 2011

B) BIBLIOGRAFIA:

1. Bibliografia Específica

ALMEIDA, José Américo de. **A Paraíba e seus problemas**. 3 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1980

ALMEIDA, José Américo. O boqueirão. In: **Novelas**. 2 ed. João Pessoa: FCJA, 1994. pp. 78-159

ALMEIDA SOBRINHO, Zorrilho de. **Sousa (uma realidade e um sonho)**. S/L: Impresso Gráfica Alvorada, 1993.

CARTAXO, Otacílio. **Os caminhos Geopolíticos da Ribeira do Rio do Peixe**. João Pessoa: A UNIÃO, 1964. p. 85

CARTAXO, Rosilda. **Estrada das boiadas**. João Pessoa: NOPIGRAL, 1975.

COSTA, Antonio Assis. **A(s) Cajazeiras que eu vi e onde vivi**. João Pessoa: Progresso, 1986

FORTE, Gastão de Medeiros. **Minha terra, minha gente**. S/L: s/e, 1979.

GADELHA, Julieta Pordeus. **Antes que ninguém conte**. João Pessoa: A UNIÃO, 1986

LEITÃO, Deusdedit. **Inventário do tempo: memórias**. João Pessoa: Empório dos livros, 2000

_____. **Arquivo particular**. Caderno de anotações. p. 335, verso folha.

MARIZ, Ignez. **A barragem**. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO editora, 1994.

2. Bibliografia Geral

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de filosofia**. Tradução de Alfredo Bosi e Ivone Castilho Benedetti. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000

ADVÍNCULA, Chyara Charlotte Bezerra. **Entre miasmas e micróbios: a instalação de redes de água e esgoto na cidade da Parahyba do Norte (PB) e outras medidas de salubridade - 1910/1926**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2009

ALGRANTI, Leila Mezan. Famílias e vida doméstica. In: SOUZA, Laura de Mello e (org.). **História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa**. 11 reim. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. V 1. pp. 84-154

ALVES, Fernanda Karoline Martins Lira. **Urbe vigiada: modos de morar e viver na cidade de Parahyba do Norte - 1910-1930**. Dissertação (Mestrado em História). Campina Grande: Universidade Federal De campina Grande, 2009.

ARANHA, Gervácio Batista. **Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório algodoeiro (1907-1957)**. Mestrado em sociologia rural. Campina Grande-PB: UFPB, 1991. pp. 256-265.

_____. O trem de ferro em imagens literárias: advento triunfal da mecânica moderna no Brasil na transição do século 19 para o 20? In: CITTADINO, Monique; GONÇALVES, Regina Célia (orgs.). **Historiografia em diversidade: ensaios de história e ensino de história**. Campina Grande-PB: EDUFPG, 2000

_____. *Seduções do Moderno na Paraíba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925)*. In: et al. **A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural**. João Pessoa: Idéia, 2003.

_____. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)**. Tese (doutorado em história). Universidade Estadual de Campinas, Campinas – SP, 2001.

ARÓSTEGUI Júlio. **A pesquisa histórica: teoria e método**. Tradução de Andréa Dore. Bauru, SP: EDUSC, 2006.

ARRAIS, Raimundo. **O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.

AZEVEDO, Aluísio. **O cortiço**. Rio de Janeiro: editora Tecnoprint, s/d.

BAZIN, André. Ontologia da imagem fotográfica. In: **O cinema: ensaios**. São Paulo: Brasiliense, 1991.

BEGUIN, François. As maquinarias inglesas do conforto. Tradução de Jorge Hajine Oseki. In: **Espaço e Debate**. São Paulo: Ano XI, Nº 34, 1991. (Revista de estudo regionais e urbanos).

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. Obras Escolhidas. Vol. 3. Tradução de José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. 3 ed. 2 reim. São Paulo, Brasiliense, 2000.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das letras, 1986.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. 3 ed. São Paulo: Companhia das letras, 1994

BRESCIANI, Maria Stella. As sete portas da cidade. In: **Espaço & Debates: cidade e história**. Revista de estudos regionais e urbanos. São Paulo, Ano XI, nº 34, 1991.

_____. História e historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos César de (Org.). **Historiografia Brasileira em perspectiva**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 1998.

CABRAL FILHO, Severino. **A cidade através de suas imagens: uma experiência modernizante em Campina Grande (1930-1950)**. Tese (doutorado em Sociologia). João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2007.

_____. **A cidade revelada: Campina Grande em imagens e histórias**. Campina Grande: EDUFPG, 2009

_____. Da fotografia e da lembrança de velhos: a cidade revelada. In.: **Saeculum**, nº. 18, João Pessoa, PPGH/UFPB, 2009. p. 47-55. Disponível em http://WWW.cchla.ufpb.br/saeculum/saeculum18_dos03_cabralfilhos.pdf.

CALVINO, Ítalo. **Cidades visíveis e invisíveis**. Tradução de Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

_____. **Marcovaldo ou as estações na cidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994

CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados: O Rio de Janeiro e a república que não foi**. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1999

CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. 6 ed. **A invenção do cotidiano: morar, cozinhar**. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005

CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. 12 ed. Tradução Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: vozes, 1994

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque**. São Paulo: Brasiliense, 1986.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.

CORBIN, Alain. Do Limousin às culturas sensíveis. In: ROUX, Jean-Pierre; SIRINELLI, Jean-François(org.). **Para uma História Cultural**. Tradução de Ana Moura. Lisboa: editorial Estampa, 1998. p. 97-110

CORRÊA, Carlos Humberto P. **História oral: Teoria e técnica**. Florianópolis: UFSC, 1978.

DE DECCA, Edgar. **O Nascimento das Fábricas**. São Paulo, Brasiliense, 1988.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. O liso e o estriado. In: **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Tradução de Peter Pál Pelbart e Janice Caiafa. São Paulo: editora 34, 1997. pp. 179-214.

DUBOIS, Philippe. **O ato fotográfico e outros ensaios**. Tradução de Marina Appenzeller. Campinas-SP: Papyrus, 1993.

ELIAS, Nibert. **Sobre o tempo**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Mini Aurélio século XXI**. 5 ed. Rio de Janeiro: 2001

FIGUEIREDO JÚNIOR, Paulo Matias. **Fotografia em Campina Grande: os fotógrafos e suas produções imagéticas no processo de desenvolvimento do município (1910-1960)**. Dissertação de mestrado em Ciências da Sociedade. Campina Grande: Universidade Estadual da Paraíba, 2002.

FREYRE, Gilberto. **Os ingleses no Brasil**: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura no Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora; Brasília INL, 1977

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos**: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano. 16 ed. São Paulo: Global, 2006.

GAGNEBIN, Jeanne Marie. Baudelaire, Benjamin e o moderno. In: **Sete aulas sobre linguagem, memória e história**. Rio de Janeiro: Imago, 1997.

_____. **Lembrar escrever esquecer**. São Paulo: Ed. 34, 2006.

GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: **Mitos, emblemas e sinais: morfologia e história**. 2 ed. Tradução de Federico Carotti. São Paulo: Companhia das letras, 2002. pp. 143-179.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: CENTAURO, 2006.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das letras, 1988.

JOÃO DO RIO. **A Alma Encantadora das Ruas**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995

JOUTARD, Philippe. História oral: balanço da metodologia e da produção nos últimos 25 anos. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Jnaína (org.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

KHOURY, Yara Aun. Narrativas orais na investigação da história social. in: **Projeto História**: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP, n.º 22 (1981). São Paulo: EDUC, 2001.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Tradução de Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. 2 reim. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. PUC, 2011.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e história**. 2 ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

_____. Fotografia e memória: reconstituição por meio da fotografia. In: SAMAIN, Etienne (org.). **O fotográfico**. São Paulo: Hucitec, 1988.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 5 ed. Tradução de Irene Ferreira (et al). Capinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.

LEITE, Mirian Moreira. Fotografia e história: passagem do único para os múltiplos. In: **Retratos de família**: leitura da fotografia histórica. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

LIRA, Bertrand de Souza. **Fotografia na Paraíba: um inventário dos fotógrafos através do retrato (1850-1950)**. João Pessoa: Editora Universitária, 1997

LOIZOS, Peter. Vídeo, filme e fotografia como documentos de pesquisa. In: BAUER, M. W. e GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

LUCA, TÂNIA Regina de. Fontes impressas: história dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bacellar (org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. pp. 111-153.

MACHADO, Arlindo. Recolocações (à guisa de introdução). In: **A ilusão especular: introdução à fotografia**. São Paulo: Brasiliense, 1984.

MARIZ, Celso. **Evolução econômica da Paraíba**. 2 ed. João Pessoa: União, 1978.

MÁRQUES, Gabriel Garcia. **Cem anos de solidão**. 67 ed. Tradução de Eliane Zagury. Rio de Janeiro: Record, 2008.

MATOS, Maria Izilda de. **Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

ORTIZ, Renato. **Cultura e modernidade: a França no século XIX**. São Paulo: editora brasiliense, 1991

PASSSOS, Edson Junqueira. **Reconhecimentos gerais para o prolongamento da estrada de Mossoró, de São Sebastião a Souza e Pombal**. Coleção mossoroense. Vol. CCXXXIX.; Ano XV da ESAM, 1982.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. In **Estudo Históricos**. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1995, Vol. 8, nº 16, p. 279-290.

_____. **Os pobres da cidade: vida e trabalho – 1880-1920**. Porto Alegre, Editora da Universidade/UFRGS, 1994.

_____. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris**, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: editora da UFRGS, 2002.

_____. Sensibilidades no tempo, tempo das sensibilidades. **Nuevo Mundo, mundos nuevos**, n. 4, 2006. Disponível em <http://nuevomundo.ruevues.org/document229.html>. (p. 1-8). Acessado em 18 de abril de 2006.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições universais: espetáculo da modernidade do século XIX**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

POLLAK, Michel. Memória, esquecimento e silêncio. In: **Estudos históricos 3**, memória. Rio de Janeiro, 1989.

RAGO, Margareth. **Do cabaré ao lar – A utopia da cidade disciplinar (Brasil 1890-1930)**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.

- RAMOS, Graciliano. **Vidas secas**. 99 ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2006
- REGO, José Lins. **Menino de engenho**. 84 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2002.
- REZENDE, Antonio Paulo. **(Des) Encantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de vinte**. Recife, Fundarpe, 1997
- RICOUER, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução de Alain François e et al. Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2008.
- RICOEUR, Paul. Entre o tempo vivido e o tempo cósmico: o tempo histórico. In: **Tempo e narrativa: o tempo narrado**. Tradução de Claudia Berliner. São Paulo: Martins Fontes, 2010. V. III. p. 176-214
- RODRIGUEZ, Walfredo. **Roteiro sentimental de uma cidade**. 2 ed. João Pessoa: A UNIÃO, 1994
- ROSA, Zita de Paula. **O Tico-Tico: meio século de ação recreativa e pedagógica**. Bragança Paulista: EDUSF, 2002
- ROUANET, Sérgio Paulo. Viagem no espaço: a cidade. In: **A razão nômade: Walter Benjamin e outros viajantes**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1993
- ROUSSO, Henry. A memória não é mais a mesma. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaina (Org.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.
- SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: _____ (org.) **História da vida privada no Brasil República: da Belle Époque à era do rádio**. São Paulo: Companhia das letras, 2008. pp. 513-619.
- _____. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- SHARPE, Jim. A história vista de baixo. BURKE, Peter (org.). **A escrita da história: novas perspectivas**. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: editora UNESP, 1992.
- SILVA FILHO, Osmar Luiz da. **Na Cidade da Parhyba do norte: o percurso e as tramas do moderno (1892-1928)**. Tese (Doutorado em história). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1999.
- _____. Imagens das cidades: oralidade, memória e história. **Revista Eletrônica de História do Brasil**. Juiz de Fora: UFJF, v. 2, n. 1, jan/jun. 1998. p. 51-68, p. 63-64. Acesso: <http://www.ufjf.br/~clionet/rehb>.
- SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. A cultura histórica em representações sobre territorialidades. In: **Saeculum - Revista de História**. João Pessoa, nº 16, Departamento de História/Programa de Pós-Graduação em História/UFPB, jan./jun. 2007

SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito. In: **Psicologia do dinheiro e outros ensaios**. Texto e Gráfica, pp. 79-97

SONTAG, Susan. **Sobre Fotografia**. Tradução de Rubens Figueiredo. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra. **Cartografia e imagens da cidade: Campina Grande – 1920-1950**. Tese (Doutorado em história). Campinas, SP: UNESP, 2001

SOUSA, Rivaldo Amador de. **As vertigens do progresso: o trem e outros signos do moderno em São João do Rio do Peixe (1918-1964)**. Monografia (Especialização em teoria e metodologia da história). Universidade Federal de Campina Grande, Cajazeiras – PB, 2005.

THOMPSON, E. P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. Tradução de Rosaura Eichenberg. 3ª reimp. São Paulo: Companhia das letras, 2008. p. 267–304

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. Tradução de Lólio L. de Oliveira. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

WANDERLEY, Helmara Gicelli Formiga. **Cotidiano, cultura e lazer em Pombal: as contradições do progresso (1927 – 1959)**. Dissertação de mestrado em História. Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2009.