

EXPERIÊNCIAS MODERNAS EM SOUSA: O TREM DE FERRO E A CIDADE NA MEMÓRIA DE VELHOS

Rivaldo Amador de Sousa¹
UFCG /PMJP
riamaso@yahoo.com.br

Este texto é mais um convite a um percurso pelos labirintos das memórias dos que vivenciaram a constituição de um novo cotidiano da cidade de Sousa a partir da penetração do trem de ferro. Para se pensarmos tais transformações utilizamos basicamente a fonte oral. Contudo, outros documentos nos serviram para a “invenção desse passado”, como periódicos e memórias escritas. Foi entrevistado um número de doze pessoas e, entre essas, escolhidas aquelas que mais se aproximaram do objetivo de nossa pesquisa.

Enquanto alguns documentos falam muito pouco sobre o trem de ferro como ícone dos novos tempos, a oralidade nos permitiu pensar melhor as experiências com esse moderno meio de transporte vivenciadas pelos habitantes da urbe sousense. As falas dos nossos entrevistados nos revelam a constituição de um espaço urbano que vivia em função das viagens cotidianas do trem de ferro. Com isso, pensamos como a cidade foi ressignificada em sua imaterialidade como espaço produtor e reprodutor de práticas culturais e até onde o encurtamento da distância e a aproximação dos espaços permitiram a troca de valores e a produção de novas sociabilidades e sensibilidades. O nosso recorte estende-se por um período de quatro décadas, ou seja de 1930 a 1965. Consideramos dentro desse recorte diferentes temporalidades. Assim, a década de 1950 é totalmente diferente da década de 1930.

Entre encantos e medos: o advento da ferrovia no sertão paraibano

É precisamente no dia 22 de agosto de 1922 que a locomotiva respira com seus “pulmões de aço” nessa cidade. 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*” (A UNIÃO, 25.ago.1922, p. 1). Segundo o Jornal, “efetivamente, trata-se de um inestimável melhoramento que rasga novos horizontes aos destinos da Parahyba” (A UNIÃO, 24.ago.192, p. 2). 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 Arrojado Lisboa, engenheiro responsável pelo traçado ferroviário que ligava o Ceará a essa cidade. Esse momento foi de festa para aquela comunidade (A UNIÃO, 05.set.1922, p. 3)

Quatro anos depois é dada a construção da estação ferroviária. Mais um motivo de festa para sociedade sousense com a efetivação da estrada de ferro e a inauguração da estação ferroviária, ocorrida no dia 13 de maio de 1926. A solenidade transcorreu durante todo o dia. (A UNIÃO, 22.mai.1922, p. 2)

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, estruglam (sic) 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 bagagem (A UNIÃO, 26.mai.1922, pág. 2)

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. 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. 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 daquelle empreendimento, visto ser o 13 de maio a data redentora duma raça e era, como viamos, o melhoramento a emancipação economica 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 região (A UNIÃO, 26.mai.1922, pág. 2)

Em seu advento o trem foi recepcionado por um olhar assustador, de medo. O senhor Francisco Alves, que nasceu nos idos de 1926, habitava às margens da linha férrea e vivenciou cotidianamente a passagem da locomotiva. Ele 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” (ALEXANDRE, 2004). 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 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 RVC² 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?...’ (CARTAXO, 1964; p.. 85)

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 daquela cidade. Eles precisam preservar a memória porque necessitam de uma identidade (POLLACK, 1989; p. 07). O senhor Jeander Batista nasceu no ano de 1942 e viveu a sua infância entre o distrito de Aparecida e a cidade de Sousa. Para ele o trem de ferro marcou a sua vida porque se fazia presente no cotidiano da cidade, onde ele estudava e depois passou a trabalhar. De acordo com a sua fala esse transporte tornou-se significativo para o crescimento econômico local e regional:

O trem era quem transportava o caroço do algodão para Campina Grande, para a fábrica da SANBRA. 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. 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 (LUCENA, 2011).

O trabalho de transporte de frutas produzidas nas várzeas de Sousa, através da irrigação das águas do açude de São Gonçalo, tornara-se um marco na vida de Jeander Baptista no que concerne a importância da presença do transporte ferroviário para o

processo econômico da região e, especialmente, em sua terra. Mais adiante ele reforça o significado do trem para o mercado sousense:

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 Brasília³,... 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 trem (LUCENA, 2010).

A fala acima nos traz informações sobre a intensa relação que o transporte ferroviário tinha com a vida econômica da cidade. A sua estação ferroviária tornara-se o centro de embarque e desembarque de mercadorias para toda região do Vale do Rio do Peixe. Ou seja, não se trata simplesmente de uma relação econômica que favorecia o comércio local, mas toda a região, o que tornava-a produtiva.

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 férreas (ARANHA, 2001). 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 torna-se muito maior.

Um exemplo do consumo dessa literatura jornalística está expresso na fala do senhor Albino Cordeiro. Ele chegou à cidade de Sousa acompanhando a sua família, no ano de 1926, contando apenas três anos de idade. O que se lembra de sua terra natal, Barbalha-CE, são as histórias narradas pelos seus pais que as contavam “quando sentiam saudades”. Viveu a sua infância ajudando o seu pai no pequeno estabelecimento comercial. “Adorava leituras” quando não estava trabalhando.

Eu gostava de comprar revista tico-tico. 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-tico⁴. 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 literatura (CAVALCANTI, 2009).

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. 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. 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 trem de ferro.

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”.

As viagens de trem

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 viveu toda a sua infância e adolescência na cidade. Nasceu em 1940 e teve que experimentar as condições difíceis que a realidade lhe oferecia. Desde criança trabalhou para ajudar aos pais a “manter a casa”.As décadas de

1950 e 1960 para ele foram marcante nas suas viagens de trem. Ele lembra algumas passagens desse transporte em sua juventude:

Eu viajei de trem, é banco duro. É feito aqueles bancos de colégio, de igreja. Você tirar daqui para Fortaleza. Entrar num trem aqui 4 e meia da madrugada e chegar em Fortaleza 9 e meia da noite num banco daquele, meu amigo! Não é mole! Agora, o restauranete era lá no trem mesmo, entendeu? Aí depois que veio o Asa Branca já foi mais confortável. Cadeiras reclináveis. Os camelôs andando pelos vagões oferecendo chocolate, cigarro, tudo, bomboniere, tudo, tudo! 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?⁵ (SOUSA, 2010; A UNIÃO, 05.ago.1952)

O senhor Robson Marques também viveu a sua juventude e experimentou tais viagens. Embora ele tenha estranhado o transporte, o primeiro embarque fora significativo para que ele passasse a gostar dessas viagens.

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 cunhaque... Só via a zuada ruuuu! Quando passava uma serra, um túnel. Faz uma zuada danada. Aí, eu me espantava um pouco, mas o resto fui e voltei e achei bom (MARQUES, 2010)

Segundo o historiador inglês Paul Thompson (1998, p. 27), “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”. A história oral 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” (p. 44).

É fácil de perceber que em cada fala há algo de singular que é própria da vida do entrevistado. Para o senhor Aniobel o trem tinha um papel importante na cidade de Sousa, porque favorecia às pessoas que ali habitavam viagens para diferentes lugares. Isso significaria o contato com outros valores e a disseminação de costumes da grande cidade que se pensava recepcionadora da vida moderna.

Você fazer um percurso de Recife para Sousa de trem e pegar um de Sousa para Mossoró, trem, ou então Sousa para Fortaleza, trem; é uma viagem que

realmente não é muito confortável, mas que é prazerosa. Porque você vai contemplando a beleza da natureza, a criação divina. Não é? Você vai vendo coisas... até enriquece o seu conhecimento na história do Brasil. Rapaz, na região tal, na região de Sousa, região do Ceará, região de Pernambuco, Campina Grande. Tudo isso você sabia dizer porque tinha contemplado através de uma viagem.

Quando pergunto sobre os momentos de chegada e partida do trem, os entrevistados recuperam esses instantes com muitos detalhes, fazendo reviver as alegrias e até instantes que foram para alguns desagradáveis. Para o senhor Aniobel Vicente foi um tempo alegre:

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 gente (SOUSA, 2010).

O senhor Eilzo Matos viveu essas mesmas experiências que a fala acima nos revela. Nascido em 1934, o nosso entrevistado teve uma infância alegre e de muitas oportunidades, principalmente quanto a escola. Ele que viajou muito de trem nos revela a importância o cotidiano da estação durante as partidas e chegadas de diferentes comboios.

Na hora do trem a gente ía assistir a chegada (...) pessoas que chegavam, pessoas que viajavam. 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 formou-se em 30 [1930] e 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 chegar e passar, chegar e sair, chegar e sair . Era um movimento danado. Era uma animação danada na cidade (MATOS, 2011).

Olha, a chegada do trem, evidentemente que não para todas as classes, não é? Mas a chegada do trem era uma festa. Esse trem ía até Mossoró, no Rio grande do Norte. E, em geral, as pessoas íam todas para lá, ou para tomar um 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 ía toda para lá: reunir, receber os

parentes, receber encomendas. Era um acontecimento realmente, a chegada do trem. Tinha muita importância (NÓBREGA, 2010).

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 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.

Com a presença do trem o mercado da região respirava aliviado. As trocas mercadológicas permitiram também a introdução de determinados valores e costumes ditos civilizados e que correspondiam com a moral cristã dos 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. 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. (LUCENA, 2010).

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 ali; até o pesoal que descia do trem fazia uma refeição, 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 assim (NÓBREGA, 2010).

A da 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.

Com isso não teria como negar que 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.

¹ Mestre em história pela Universidade Federal de Campina Grande. Professor da rede pública de ensino do município de João Pessoa – PB.

² Rede Viação Cearense.

³ O bairro Jardim Brasília é localizado na área sudoeste da cidade. Ver: **Prefeitura Municipal de Sousa**. Lei nº2.080/2005. Podemos encontrar nessa Lei as denominações e localizações de todos os bairros da cidade.

⁴ 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.

⁵ 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 dos anos de 1960 em que fora inaugurado uma linha de trem Recife-Fortaleza.

REFERÊNCIAS:

- ALEXANDRE, Francisco Alves. **Entrevista concedida ao autor**. São João do Rio do Peixe, 8 set. 2004
- ARANHA, **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.
- A **UNIÃO**. Parahyba, 25 de agosto de 1922. p. 1.
- A **UNIÃO**. Parahyba, 24 de Agosto de 1922. p. 2
- A **UNIÃO**. Parahyba, 05 de setembro de 1922. p. 3
- A **UNIÃO**. Parahyba, 22 de maio de 1926, p. 2
- A **UNIÃO**. Parahyba, 26 de maio de 1926, p. 2
- A **UNIÃO**. João Pessoa, 05 de agosto de 1952. Nº 174, p. 9
- CARTAXO, Otacílio. **Os caminhos Geopolíticos da Ribeira do Rio do Peixe**. João Pessoa: A UNIÃO, 1964.
- LEITÃO, Deusdedit. **Inventário do tempo: memórias**. João Pessoa: Empório dos livros, 2000
- 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.
- LUCENA, Jeander Batista de. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 25 de setembro de 2010.
- MARQUES, Robson Araújo. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 26 de setembro de 2010.
- MATOS, Eilzo Nogueira. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 17 de janeiro de 2011.
- NÓBREGA, Maria Bernadete Mariz Melo. **Entrevista concedida ao autor**. João Pessoa, 03 de novembro de 2010.
- POLLAK, Michel. Memória, esquecimento e silêncio. In: **Estudos históricos 3**, memória. Rio de Janeiro, 1989.
- Prefeitura Municipal de Sousa**. Lei nº2.080/2005. Podemos encontrar nessa Lei as denominações e localizações de todos os bairros da cidade.
- SOUSA, Aniobel Vicente de. **Entrevista concedida ao autor**. Sousa, 25 de setembro de 2010.
- THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: história oral. Tradução de Lólio L. de Oliveira. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1998.