



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE**  
**CENTRO DE HUMANIDADES - CH**  
**UNIDADE ACADÊMICA DE HISTÓRIA - UAHIS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH**  
**LINHA DE PESQUISA: CULTURA E CIDADES**

JÉSSICA NAIARA SILVA

ALQUIMIA DO URBANO E O FORJAR DA RIMA: ASSOCIAÇÃO DOS  
FERROVIÁRIOS DE SOUSA-PB (1988 a 1996)

Campina Grande-PB, 2020

**JÉSSICA NAIARA SILVA**

**ALQUIMIA DO URBANO E O FORJAR DA RIMA: ASSOCIAÇÃO DOS  
FERROVIÁRIOS DE SOUSA-PB (1988 a 1996)**

Texto apresentado ao Programa de Pós Graduação em História, do Centro de Humanidades da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito para obtenção do título de qualificação em História.

**Orientador:** Gervácio Batista Aranha

Campina Grande-PB, 2020

S586a

Silva, Jéssica Naiara.

Alquimia do urbano e o forjar da rima: Associação dos Ferroviários de Sousa-PB (1988 a 1996) / Jéssica Naiara Silva. - Campina Grande, 2022.

156 f. : il. Color

Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, 2020.

"Orientação: Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha".

Referências.

1. Associação dos Ferroviários. 2. Resistência de Classe. 3. Sousa-PB.  
4. Hierarquias Políticas e Sociais. I. Aranha, Gervácio Batista. II. Título.

CDU 334.78(043)

**JÉSSICA NAIARA SILVA**

Aprovada em: 11/09/2020

**COMISSÃO EXAMINADORA**



---

Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha  
(Orientador- UFCG)



---

Prof. Dr. Rodrigo Ceballos  
(Examinador interno-CFP/UFCG)



---

Prof. Dr. Joachin Melo Azevedo Neto  
(Examinador externo- UPE)

---

Prof. Dr. Severino Cabral Filho  
(Suplente interno)

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Juciene Batista Félix Andrade  
(Suplente externo-UFRN/CERES)



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE HUMANIDADES  
UNIDADE ACADÊMICA DE HISTÓRIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

Às 09:00 (nove horas) do dia 11 (onze) de setembro de 2020 (dois mil e vinte), através de sala de videoconferência do Mestrado da Universidade Federal de Campina Grande, a Comissão Examinadora da Dissertação para obtenção do grau de Mestre apresentada pela aluna **Jéssica Naiara Silva**, intitulada: "Alquimia do Urbano e o Forjar da Rima: Associação dos Ferroviários de Sousa-PB (1988 a 1996)", em ato público, após arguição feita de acordo com o Regimento do referido Curso, decidiu conceder à mesma o conceito "**APROVADA**", em resultado à atribuição dos conceitos dos professores doutores: Gervácio Batista Aranha (Orientador), Rodrigo Ceballos (Examinador Interno) e Joachin Melo Azevedo Neto (Examinador Externo). Assinam também a presente Ata o Coordenador do Programa Prof. Dr. José Otávio Aguiar e o Secretário do PPGH Yaggo Fernando Xavier de Aquino, para os devidos efeitos legais.

**Parecer:**

Nas arguições dos examinadores externo e interno respectivamente, foi chamada a atenção, entre outras coisas, para o aprimoramento do trabalho entre o texto de qualificação e o trabalho defendido pela interessada naquele momento. Um trabalho, segundo eles, que atende aos requisitos de uma dissertação de mestrado, seja no tocante aos aspectos teóricos-metodológicos, seja no tocante à forma de escrita. Enfim, um trabalho de qualidade, com sólida pesquisa e problematização pertinente.

**Lista de Presença**

Orientador(a)	Gervácio Batista Aranha	
Examinador(a) Interno	Rodrigo Ceballos	
Examinador(a) Externo	Joachin Melo Azevedo Neto	
Coordenador(a)	José Otávio Aguiar	
Secretário(a)	Yaggo Fernando Xavier de Aquino	

Campina Grande-PB, 11 de setembro de 2020.

## AGRADECIMENTOS

“Aonde quer que eu vá levo você no olhar”

Desde que os dias da defesa final foram se aproximando, antes mesmo e durante a quarentena, tentei escrever algo diferente nesse item. Uma escrita que se desenhasse em verso. Em meio a caminhos ao invés dos nomes citados. Nas estradas de encontros, desencontros, tristezas, alegrias e da eterna gratidão. Eu jamais teria chegado até aqui sozinha.

Minha jornada continuará, como já vem sendo dedilhada desde o começo do ano. Com novas notas, versos e sintonias. Será nesse ritmo de composições, que é a vida, que levarei cada um que me ajudou, diretamente ou indiretamente em todo o processo. As muitas vozes, rostos, gestos, cheiros e o que representam, permanecerão em mim, pronunciados e “mantralizados” cuidadosamente, cada vez que eu pedir ao universo que cuide de “tudin”.

A gratidão será essa, pedir ao universo que os protejam. Ao universo que cuida tão bem de mim, desde o dia em que esse momento foi desenhado no céu. Naquela ocasião, fechei os olhos, vibrei na melhor das energias e acreditei. Desde então tem sido assim. Do ponto de vista racional eu tinha tudo para não estar aqui, devido aos tropeços e arranhões que carreguei pesadamente e que foram ressignificados com o tempo.

Em meu olhar, será eternizado cada um que esteve comigo. O moço que me acompanhou à noite, gentilmente, do apartamento até o Campus da UFCG em Campina Grande. O motorista que parou o ônibus, durante o dia, muito antes do seu ponto. Guardarei em mim as “senhorinhas” e “senhorzinhos” que conheci no ônibus da Guanabara. Foram com eles que aprendi valiosas lições, quando não vestiam a “camisa” de que casamento é ruim e eu deveria “largar os estudos” para passar em um concurso do INSS (risos). Eles compartilhavam suas vidas, momentos, opiniões, lugares de fala em contextos históricos (momento em que eu me empolgava), durante as 7 horas de viagem até o sertão.

Agradeço a CAPES pela viabilização da bolsa. Não fosse ela, talvez, eu estivesse contando as moedas para pagar um empréstimo ao banco, um membro da família mais abastado ou simplesmente não tivesse embarcado nessa viagem. Então, ao meu modo, digo e repito: Gratidão. Gratidão ao universo! Gratidão as pessoas! Gratidão a existência dos lugares! Gratidão a toda e qualquer pulsação de vida! Gratidão!

## RESUMO

Esta dissertação problematiza o cotidiano da Associação dos Ferroviários de Sousa-PB no bairro da Estação, sertão paraibano, nos anos de 1988 a 1996. A possibilidade da pesquisa e de enxergar a Associação como um espaço de trabalho, resistência e de sociabilidade, se deu através da análise das Atas da Associação dos Ferroviários de Sousa. Com elas, temos como norte investigar o espaço de articulação política e social tendo em vista um momento de privatização e encerramento de ramais. E, não menos importante, compreender as hierarquias políticas e sociais dentro das relações de poder. Metodologicamente, utilizamos, também, de jornais, códigos de Postura, Atas da Câmara Municipal que nos possibilitam problematizar o bairro da Estação e o cotidiano da cidade em suas mudanças estruturais, territórios de sociabilidade e a relação com a Estação Ferroviária/ Associação. Desse modo, ao entrarmos em contato com a vivência dos trabalhadores ferroviários, a escolha teórico-metodológica foi delineada. O mote principal foi pensar a Associação como um espaço de resistência, conceito que encontramos em *A dominação e a arte da resistência* e em *A formação da classe operária*, com o qual, aguçaram os nossos sentidos para a compreensão de cada passo dado pela classe trabalhadora ao percorrer uma trilha na luta por sobrevivência que fomentou a aquisição de experiência necessária à formação da consciência de classe. A partir daí esperamos demonstrar ao longo do texto esses mecanismos de resistência, não necessariamente em um confronto direto com o dominador, mas uma resistência silenciosa marcada por discurso oculto.

**Palavras-chaves:** Associação dos ferroviários, Resistência de classe, Sousa-PB.

## ABSTRACT

This dissertation problematizes the daily life of the Associação dos Ferroviários de Sousa-PB in the Estação neighborhood, in the interior of Paraíba, from 1988 to 1996. through the analysis of the Minutes of the Association of Railway Workers of Sousa. With them, we aim to investigate the space of political and social articulation in view of a moment of privatization and closure of branches. of power. Methodologically, we also use newspapers, Posture codes, Minutes of the City Council that allow us to problematize the Estação neighborhood and the daily life of the city in its structural changes, sociability territories and the relationship with the Railway Station / Association. In this way, when we came into contact with the experience of railway workers, the theoretical-methodological choice was outlined. The main motto was to think of the Association as a space of resistance, a concept that we find in *A domination and the art of resistance* and in *The formation of the working class*, with which, they sharpened our senses to understand each step taken by the working class. by following a path in the struggle for survival that fostered the acquisition of experience necessary for the formation of class consciousness. From there, we hope to demonstrate these mechanisms of resistance throughout the text, not necessarily in a direct confrontation with the dominator, but a silent resistance marked by hidden discourse.

**Keywords:** Association of railroad workers, Class resistance, Sousa-PB.

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localização do território sousense .....	21
Mapa 2: Caminhos de ferro centrais no Brasil .....	87
Mapa 3: Localização do bairro da Estação .....	123



## LISTA DE IMAGENS

Imagem 1:Rua Estreita em Sousa, 1930.....	22
Imagem 2:Festa da padroeira nossa senhora dos remédios, 1960-1973.....	28
Imagem 3: Cine moderno, antigo Cine glória e Pax em 1970.....	30
Imagem 4: Banda de música União Souseense no ano de 1950 .....	32
Imagem 5: Posto de Puericultura em Sousa .....	35
Imagem 6: Serviço de Atendimento Médico de Urgência em Sousa-SAMDU .....	36
Imagem 7:Maternidade Lídia Meira na década de 1970 .....	37
Imagem 8: Cine Gadelha em 1970.....	39
Imagem 9: Teatro em Sousa-PB, 1980.....	41
Imagem 10: Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SAMBRA).....	51
Imagem 11: Sopas em Sousa, em 1936.....	52
Imagem 12: Feira central de Sousa no ano 1971.....	53
Imagem 13: Usinas de beneficiamento: Sarmiento & Filhos, Luiz Oliveira e Filhos e Santa Tereza em Sousa .....	54
Imagem 14: Ruínas da fábrica Luis Oliveira & filhos .....	56
Imagem 15: Resquícios da fábrica Santa Tereza no Alto Capanema em Sousa-PB .....	57
Imagem 16: Ferroviário aposentado e sua esposa .....	62
Imagem 17: Casa da antiga RVC .....	69
Imagem 18: Ferroviário aposentado.....	69
Imagem 19: Estação ferroviária de Sousa .....	70
Imagem 20: Feira em Sousa em 1955 .....	75
Imagem 21: Dia das crianças no Centro Social Terezinha de Oliveira .....	118
Imagem 22: Dia das crianças em Sousa-PB .....	119
Imagem 23: Dia das crianças no Sousa Ideal .....	120
Imagem 24:Mercado da carne no bairro da Estação .....	125
Imagem 25: Praça no bairro da Estação .....	127
Imagem 26: Praça padre Cícero no bairro da Estação.....	129
Imagem 27: Antigas casas de apoio aos ferroviários .....	133
Imagem 28: Imediações da Praça da Estação.....	135
Imagem 29: Martins Rodrigues em seu barraco.....	142

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>CAPÍTULO I- ENVEREDANDO PELO TERRITÓRIO E APRESENTANDO CONEXÕES: CIDADE SORRISO DA PARAÍBA</b> .....	20
1.1-Amálgama do espaço: elementos constitutivos do viver urbano .....	20
1.1.1-Alinhavando o tecido conduzindo uma locomotiva: o algodão no sertão.....	43
<b>CAPÍTULO II- SOB A TEIA DA MEMÓRIA, DO TREM E DO TRABALHO: UM COMPASSO CITADINO</b> .....	60
2.1- O mesmo trem que amedronta, seduz: a estação ferroviária.....	60
2.1.1- Mãos que conduzem e trilhos que se arrastam: trabalho e privatização. ....	77
<b>CAPÍTULO III- ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS DE SOUSA</b> .....	89
3.1- ASFESA: resistência que inicia seus passos.....	89
3.1.1- Convencer para atrair: a necessidade de associar-se.....	98
3.1.2- “Que zele pelo bom nome da Associação”: Disciplina e vigilância na área de lazer .....	108
3.2- Sociabilidade e diversão na área de lazer.....	115
<b>CAPÍTULO IV- O BAIRRO DA ESTAÇÃO</b> .....	122
4.1- Interfaces de uma intervenção pública.....	122
4.1.1- A relação entre os espaços: o meretrício que agoniza, o bar que mata a sede e a igreja que salva.....	132
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	145
<b>FONTES E BIBLIOGRAFIA</b> .....	148

## INTRODUÇÃO

[...] um homem é sempre um narrador de histórias, vive rodeado por suas histórias e pelas histórias dos outros, vê tudo o que lhe acontece através delas; e procura viver sua vida como se a narrasse (SARTRE, 2016, p.59).

A qualquer pessoa, o ato de narrar é inerente a sua existência. Em qualquer momento e lugar falamos algo de nós ou sobre os outros. Com a citação de Sartre, legitimamos o nosso papel de protagonistas dentro de uma narrativa que se entrecruza com tantas outras. E, é por meio da escuta que elas ganham vida, sentido e quiçá um fato histórico. O trabalho que se desenrolará é sobre escuta, vozes, vivências e lugares de fala.

Foi sob essas vozes que o primeiro encontro com o tema foi tecido na Universidade Federal de Campina Grande no Campus de Cajazeiras. Em 2017, o bairro da Estação saiu do quadro de seu cotidiano para colorir o papel do TCC. Não só isso, foi por meio desse exercício de escrita que percebi, também, o meu lugar na tela pintada. Cada entrevista soava-me uma experiência encantadora, de luta, de trabalho, de identidade e de sobrevivência.

Com a intenção de estudar, meu pai quando criança saiu de Umarí, sertão cearense, para morar com sua irmã em Sousa na década de 1960. Além de estudar, ele tinha de vender água e cocada na estação ferroviária para ajudar nas despesas. Com ele, outras crianças dividiam o espaço com a mesma intenção, e assim, cada um assumia seu lugar no espaço. Na ausência de meu pai nesse plano terreno, minha mãe tornou-se a narradora do que viveu meu pai. Nesse interim, as experiências dela também apareceram no contexto.

Aproximando-se da festa do padroeiro de Umari-CE, na década de 1970, a conhecida festa de São Gonçalo, minha mãe e a prima iam a Sousa comprar os trajes para o evento. Saíam cedo e caminhavam até a cidade de Santa Helena-PB para embarcar no trem. Feitas as comprar e visita aos parentes residentes em Sousa, voltavam para Umarí com novidades na sacola e papos que renderiam várias tardes no alpendre da casa de meu avô.

Em meados da década de 1990, o bairro da Estação passou a ser parte do meu cotidiano. Ao residir no bairro Jardim Santana, ao lado do Bairro da Estação, por várias vezes fui acordada com o apito do trem. Neste momento, as atividades na estação eram cada vez mais raras e a movimentação no espaço esporádica. Todavia, na praça da Estação, a dinâmica do local não permitiu o seu esvaziamento por completo. Uma rede de serviços permaneceu. Pequenos

mercados, açougue, loja de móveis usados, farmácia, salão de cabelereiro, casa de frutas e a minha escola.

Todas as tardes eu ia para a escola e na maioria das vezes eu tive que atravessar uma locomotiva no caminho. Não tínhamos outra alternativa à não ser atravessar, fosse por cima do engate da composição ou por baixo. É que, a espera pela passagem do trem poderia durar alguns minutos ou até uma hora.

Durante o domingo, a cena mudava de contexto. As imensas locomotivas que bloqueavam o caminho durante a semana, cediam o cenário para a feira de frutas. Nesse momento, por alguns anos, eu acompanhava meu pai até a feira e me deparava com um cenário de cores e sabores variados. Com suas tendas azuis, pretas forrando o chão e cobrindo a cabeça do feirante, nesse vai e vem, uma confluência de pessoas preenchiam o espaço e que naquela época não tinha apenas frutas, legumes, feijão, milho, mas também, roupas e brinquedos. Hoje, a variedade da feira já não é mais a mesma, mas ela ainda ocorre no bairro toda quarta e domingo.

Finalizada as compras, eu, meu pai e um dos vários meninos que trabalhavam na feira carregando as compras em um balaio, voltávamos para casa, sempre pela rua Dom Pedro I, passando por uma rua bem estreita próxima a “Piteka frutas” e um cabaré que sobreviveu ao fim da passagem do trem. No bairro da Estação, além das frutas e afins, quando os moradores do bairro e dos outros precisavam de um táxi, era na Praça da Estação que achavam.

Na falta de um telefone para entrar em contato, meu pai, quando havia necessidade, ia à praça e de volta conduzia o taxista até a nossa casa. A qualquer hora do dia e na madrugada se encontravam algum taxista de plantão. Das vezes que utilizamos do serviço foi em dia de compras no mercado, uma ida ao hospital e raramente um momento de lazer fora da cidade.

São lembranças que dentro do saber historiográfico deram vida ao TCC. Com ele, o enfoque foi o bairro da Estação, seu nascimento, o diálogo com a estação ferroviária dentre outras abordagens. A medida que o tema foi sendo lapidado outras questões foram sendo descortinadas e provocando inquietações que legitimaram esse ensaio dissertativo.

Na perspectiva de Ginzburg, o historiador deve deter-se aos mínimos sinais, aos rastros que contradigam o cenário abordado. As inquietações fazem parte disso. Se algo não faz sentido no objeto de pesquisa é porque dele pode surgir algo de novo e que necessite problematização. Para isso, em *notas um problema de método* do livro *Mitos emblemas e sinais*, são as fontes que guiam esse processo de descortinar, compreender o passado, já que, esse mesmo passado não existe e dele só existem os vestígios (GINZBURG, 1989, p. 45).

Percebido a importância dos detalhes e sinais na investigação história por meio da escrita de Ginzburg, mais uma vez nosso olhar incidirá sobre a cidade de Sousa-PB, o bairro da Estação, todavia o enfoque será analisar a Associação dos Ferroviários de Sousa, como um espaço político, de trabalho, de lazer e de resistência nos anos de 1988 a 1996, período de seu nascimento e finalização das atividades. Faremos a abordagem dentro da perspectiva do urbano sob a história social com intersecção, também, pela história cultural. Embora o recorte seja delimitado em virtude do foco do trabalho ser a Associação, estaremos, no momento que for necessário, recuando nesse recorte ou avançando, uma vez que muitos dos elementos que lidaremos recorre a outros recortes temporais e que serão de suma importância para compreensão do espaço que propomos a análise.

Para uma cidade sertaneja e tendo em vista as outras cidades na Paraíba, o nascimento da Associação é algo atípico e que já evidencia o pioneirismo e relevância da pesquisa. Com o intuito de erguer uma área de lazer particular aos ferroviários, as Atas e falas dão nota da necessidade de unir a classe, amenizar, cessar as diferenças hierárquicas no espaço de trabalho e promover a assistência aos sócios.

Até aí tudo bem, se não fosse o fato de, no momento da criação da entidade, o setor ferroviário entrar em sucateamento de sua malha com desativações de ramais pelo país. Desse modo, a criação da Associação pode sim ter sido para agregar a classe e promover o lazer entre eles, mas não era apenas isso. A criação da Associação foi um ato de resistência. Uma forma que alguns ferroviários encontraram para tentar modificar a realidade sem que fosse feito barulho. Uma resistência sutil, mas largamente um ato político.

Questionado se a classe tinha notícia sobre as privatizações o mestre de linha aposentado, Leoncio, afirma:

“Notícia a gente tinha, né, porque o objetivo não era privatizar, para isso nós tivemos um incentivo, né, e graças a Deus todos se aposentaram. Naquela época todos se aposentaram, uns demoraram mais, um pouco, mas se aposentaram.<sup>1</sup>

A passagem acima abre margem para pontos que serão esclarecidos nos capítulos que seguirão, todavia porque construir uma área de lazer com tanta dificuldade como veremos nas Atas da Associação, com a malha arrastando-se ao fim? A resposta é: resistir.

Para Galvão, a malha ferroviária no Brasil desde meados do século XIX, período na inauguração dos trilhos no país, nasceu fadada ao fim. A justificativa parte de que em outras

---

<sup>1</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio de Oliveira em 01 de setembro de 2019.

partes do mundo já não falava-se em abrir novos caminhos de ferro, logo, outros interesses ocupavam espaço. Sendo assim, em Sousa, no momento em que isso se acentuou ainda mais, no começo da década de 1980, não havia mais o que fazer. Não foi algo repentino, muito pelo contrário, é fruto de todo esse processo que se enquadra a perspectiva de Galvão.

Para podermos compreender as pautas que serão elencadas com os capítulos, utilizaremos de pesquisas bibliográficas a respeito de Sousa, as Atas da Câmara Municipal, a revista Letras do Sertão para compreender a relação da cidade com o trem, a produção algodoeira, com o bairro da Estação e a Associação dos Ferroviários. Faremos uso também das Atas da Associação Ferroviários, Oralidade, fotografia, Código de Obras e Urbanismo e Código de Posturas do Município analisando as mudanças de ordem estrutural e de comportamento na cidade.

Dos arquivos que mencionamos os Códigos de Postura e de Obras Urbanismo foram acessados de forma digital e as fotografias retiradas de produções acadêmicas e memorialista. Os demais arquivos, públicos e particulares encontram-se em ótimo estado de conservação levando em consideração o tempo em que foram criados. Todavia, ressaltamos, ainda assim, a dificuldade em acesso a estes arquivos, bem como, a oralidade.

O nosso trabalho com as fontes partiu do princípio que elas não falam por si só na construção de um saber historiográfico. Ao ler a obra de Ginzburg, *Mitos emblemas e sinais* compreendemos a importância de uma análise minuciosa. O autor utiliza o exemplo da arte, da medicina e da justiça para exemplificar a aplicabilidade do método indiciário.

Para nós, a criação da Associação em Sousa chegou-nos com a observação de detalhes micros e macros, revelando-nos que não seria apenas uma Associação que agrupava ferroviários em um fim de semana e sua área de lazer. Havia algo mais. A abordagem legitima-se com o encontro da escrita de James Scott em sua leitura sobre comunidades malaias no sudoeste asiático em a *A dominação e a arte da resistência*, em que ressalta os meios de micro resistências<sup>2</sup> dos subalternos da região. Em meio as relações de poder subordinador/subordinado um discurso é produzido, por um, assim como pelo outro. O subordinador produz um discurso público e o subordinado um discurso que é oculto, produzindo-se gestos, signos gerados a partir das ações criadas com o discurso. Ações essas que legitimam a aparência dos seus representantes, ou seja, o subordinado e o subordinador, marcadas por um arranjo teatral por envolver interesses de ambos os lados.

---

<sup>2</sup>Em Michel de Certeau nós temos o sujeito ordinário com suas táticas, cuja identidade não é possível conhecer haja vista tratar-se de um sujeito ativo e inteligente em consumir o que está normatizado. Em Scott trata-se explicitamente de um sujeito de classe.

Todavia, para que os trabalhadores conquistassem seus direitos aqui no país foi necessário, antes de tudo, uma resistência declarada na luta por melhores condições de trabalho e direito ao lazer. Mas, para foi essencial a atuação e criação de sindicatos e associações. A experiência brasileira nesse âmbito, sem dúvida alguma, teve influência de outros países. Em *História social e/ ou cultural hoje: Por uma nova mimese*<sup>3</sup>, Aranha ressalta essa influência partindo do exemplo inglês. São mais de um século, na Inglaterra, de bagagem acumulada em resistência e enfrentamento por parte dos trabalhadores à um contexto hostil, ao mesmo tempo, refere-se, também a uma história cultural que se vincula aos comportamentos, sensibilidades, mentalidades e afins.

Acerca disso, em uma discussão do conceito de classe, experiência na perspectiva de uma ‘história dos debaixo’, Edward Palmer Thompson, historiador marxista, não define o operariado enquanto “coisa”, bem como, estrutura, que possui uma definição pronta, engessada, imóvel (ARANHA e BRAGA, 2013, p. 112).

Em suas abordagens, Thompson, defende veementemente uma historiografia que perpassa não apenas os conceitos de classe, mas também, a vida das pessoas em seus costumes, suas tradições, como enxergam o mundo, em uma lógica de interação entre os sujeitos e o seu espaço urbano. É em: *A formação da classe operária inglesa*, em específico a “maldição de adão” que isso fica mais claro. Onde, destaca o autor, que para que isso seja legitimado é dada a importância a integração do trabalhador em uma associação que, com empenho, garante que a classe goze de seus benefícios e como um ato de politização.

Com isso, a “experiência”, foi configurada a partir da relação da experiência material, o trabalho, com a consciência social advinda do ser social o que resultou na experiência. Só que, é preciso lembrar que este movimento não se deu de forma estática, foi marcado por entraves políticos, lutas marcando a conscientização do lugar que os trabalhadores ocupavam e o que era direito da classe, necessário do mínimo de sua sobrevivência. Mas, o que foi necessário para que se desenvolvesse a experiência?

Qual é o preço da experiência? Os homens compram-na por [uma canção?  
Ou a sabedoria por uma dança na rua? Não, ela é comparada ao [preço  
De tudo que possui um homem, sua casa, sua mulher, seus filhos.  
A sabedoria é vendida no mercado desolado onde ninguém [aparece,  
E no campo ressecado, onde o lavrador ara inutilmente pelo pão.  
(THOMPSON, 2018, p. 233).

---

<sup>3</sup>In: ARANHA, Gervácio Batista. FARIAS, Elton John da Silva (org.). *Epistemologia, historiografia e linguagens*. Campina Grande: EDUFPG, 2013.

A citação desenhada acima, em um tom melancólico, narra o desfecho de todo um trajeto de legitimação da experiência operária na sociedade londrina de 1782-1799. Para isso, foi de suma importância a atuação de grupos protestantes de correspondência na figura de seitas, tendências intelectuais e teologias conflitantes. A ação de seus sujeitos, não foi fácil, foi tecida em canção, mas não em qualquer uma, nem a qualquer preço. Ou seja, a avidez pela busca de liberdade política, civil, religiosa e de expressão, foi dançada, mas em ritmo rápido, violento, em cifras valiosas, somente ao preço das almas dos familiares, em troca da liberdade, frente ao absolutismo monárquico, que em seus desmandos, além de mandar ceifarem vidas, realizaram prisões dos envolvidos nas ações (THOMPSON, 2018, p. 101-102).

No Brasil, a luta operária empreendida nesse âmbito, dentro de uma perspectiva urbana, foi envolta em relações de poder, do lazer e a elaboração de uma memória que é representativa ao seu respectivo lugar. Como exemplo disso, as vilas operárias abrigaram muitos trabalhadores, uma verdadeira manifestação, parafraseando Hardman, de resistência radical a toda uma ideologia criada e injetada pelo estado para controle da massa operária (HARDMAN, 1983, p. 75).

Em outra ótica, Jeremy Bentham (2008) adentrou as lacunas desta lógica ideologizante, disciplinadora, disfarçada em um assistencialismo caricato, para tecer o fracasso das chamadas “workhouses” (casas de trabalho) em 1795-1796. O autor é totalmente avesso a este assistencialismo, uma vez que os salários dos trabalhadores permaneceram estagnados, o que rompeu com qualquer forma de ascensão e estímulo dentro deste âmbito. A defesa parte de uma assistência em que seja parte da conquista do trabalho, aliado o esforço empregado ao ganho em igual medida (BENTHAM, 2008, p. 159).

Na escrita de Bentham, não só isso fica evidente, mas também, o uso do panóptico. Um mecanismo de vigilância que é utilizado não só em prisões, mas em hospitais, escolas e dentro de uma fábrica. São órgãos que tendem a moldar o ser moralmente e disciplinadamente, para que ele seja útil socialmente. Nesse sentido, quando necessário, a punição faz-se presente, uma vez que sua utilização é para legitimar a eficácia destes e de outros órgãos citados.

Todavia, a punição é gerada de modo a ser publicizada, como uma forma de ao expor o exemplo seja dado ao mesmo tempo. Dizemos isso, em virtude da identificação de uma vigilância dentro da Associação dos ferroviários e não só isso, mas o uso dessa publicização para chamar atenção dos sócios que não estavam seguindo as regras, assim como, dando exemplo aos demais sócios caso a situação fosse repetida.



Ao longo de nossa escrita, não estaremos apenas atentos a Associação, a área de lazer, mas caminharemos pela cidade de Sousa e pelo bairro da Estação. O lugar onde não só o trabalho com a ferrovia fez pintura naquela tela urbana, mas seus moradores, a conjuntura que se formou no espaço e toda a estratégia empregada para a melhor forma de consumo e sobrevivência. Uma conjuntura em que Certeau denomina de “contrato social”.

A abordagem se refere as ações dos sujeitos, moldadas por bons comportamentos necessários para uma boa vivência no bairro (CERTEAU, 2011, p. 47). Trata-se de um equilíbrio nas ações da vizinhança, cada morador do bairro possui seu papel dentro do convívio social: do comerciante, o padre, a criança, a família, dos quais são presos a toda uma lógica do convívio, que perpassa o espaço público e privado. No que se refere a isso, afirma Certeau que o público e privado em alguns casos invertem suas posições, o público acaba tornando-se privado com o uso cotidiano daquele espaço.

Em meio aos passos apressados dos pedestres, para chegar ao âmbito privado e sua relação com o público, Certeau caminha pela cidade até chegar ao bairro, local, que mesmo afastado do centro, em sua maioria oferece ao seu transeunte os variados gêneros que necessitam a sua sobrevivência. Onde, a partir do uso cotidiano o espaço torna-se privado, em alguns casos parte da identidade de seu morador, que, ao retornar de um dia de trabalho, da ida à busca de algum item comercial, ao retornar ao bairro, sente-se acolhido, ao mesmo tempo reconhecido naquele espaço. Temos na perspectiva do autor, todo um ritual que se repete cotidianamente até desembocar na chegada da pessoa a sua casa. É um momento em que o sujeito larga da máscara que utiliza no convívio social fora da porta da entrada da casa, para representar quem de verdade ele é para ficar à vontade.

A escrita de Certeau em muito dialoga com a nossa pesquisa, uma vez que antes mesmo do nascimento da Associação dos Ferroviários o bairro da Estação correspondia ao espaço, bem como a própria ferrovia. O trem passou no bairro impregnando-o de rostos apressados, daqueles que desciam, subiam nas composições e espiados pelo público, curiosos, vendedores de iguarias em um contexto de lazer.

Nossa escrita descortinará, antes de tudo, o lazer de uma classe trabalhadora, com isso, a escrita de Dumazedier nos contempla ao afirmar que o lazer “um elemento central da cultura vivida por milhões de trabalhadores”. Após as conquistas voltadas para o espaço de trabalho, as pessoas tiveram seu tempo para viver uma atividade que não estivesse atrelada ao trabalho e é nesse sentido que o autor ancora sua análise, compreendendo o que os trabalhadores faziam em seu tempo livre. Ainda, em sua perspectiva o lazer não possui definição em si, pois, vai de encontro com a necessidade e possibilidade de cada sujeito (DUMAZEDIER, 1973, p.110-111).

As abordagens que se referem a esse campo são vastas. Trazendo-os para mais perto, no que tange ao aspecto local e regional, as estações de trem aparecem desde o investimento inicial inglês em sua implantação no Nordeste, à “teatralização” política. Notamos também a abordagem de uma cultura algodoeira, modernização que norteiam as abordagens sobre o trem, bem como, a inserção de aparatos como a luz elétrica, carro nas cidades, a problematização sobre patrimônio e afins.

Diferente das obras que já existem e englobam esse universo, relevantes para a historiografia, principalmente local, a nossa escrita dedica-se adentrar os espaços de uma Associação de Ferroviários, mas não apenas pelas nuances que à cercam. Divididos em 4 capítulos, os caminhos que escolhemos, passarão, também, pela cidade, pelo bairro da Estação e trabalho ferroviário.

O primeiro capítulo intitulado **Enveredando pelo território e apresentando conexões: cidade sorriso da Paraíba** tem como objetivo analisar os fios e rastros que compreendem a história da cidade, na linha do urbano, enfatizando muito além da sua essência política e que ainda hoje é muito forte. Através das Atas da Câmara Municipal, dos Códigos de Postura, Códigos de Obras e Urbanismo, fotografias e memorialistas, compreenderemos uma Sousa do início do século XX até meados da década de 1980. Concluimos que era de suma importância recuar muito além do nosso recorte, com o intuito de entender a sociedade sousense e seu viver urbano atrelado a saúde, imprensa, política, algodão, por meio do lazer ao problematizarmos o teatro, o cinema, as praças que diz muito sobre a apropriação do espaço em seu setor público, bem como, a estratificação social. Esta característica também é vista no setor de trabalho, no cultivo e processamento do algodão na fábrica, a sua ligação com o trem e todo um interesse que perpassará, nomes, sobrenomes que se destacam na política não só local

O segundo capítulo batizado **Sob a teia da memória, o trem e do trabalho: um compasso citadino** faremos uso em demasia da memória de alguns ferroviários aposentados de Sousa percorrendo meados do século XX até meados de 1990, bem como matérias do jornal *A União*, Atas da Câmara municipal e dentre outros. Uma abordagem que marca o diálogo entre o moderno e o tradicional, em meio a inserção dos trilhos no sertão, o surgimento das estradas de rodagem e a mão-de-obra envolvida no setor ferroviário. E é aí que veremos sobre a lente de Aranha e outros autores a solidificação de uma consciência de trabalho e movimentação da classe por melhores condições de trabalho e afins.

Sairemos dos detalhes que abarcarão essa zona de trabalho para imiscuirmos no espaço de lazer da classe ferroviária sousense. Intitulado **Associação dos Ferroviários de Sousa**, no terceiro capítulo compreenderemos a criação da Associação e os fios de resistência intrínsecos

nessa criação. Pautando-nos na escrita de Scott ao lidar justamente com a ideia de resistência atrelada, também, a atuação de forma oculta. Com o capítulo veremos os mecanismos de convencimento da diretoria aos ferroviários em se tornarem sócios da entidade, bem como a disciplina empregada na Associação aos seus membros. Por fim os momentos de sociabilidade entre os ferroviários, família e amigos.

Toda a articulação de trabalho, ambientação da estação ferroviária e a ação da Associação, o bairro da estação emprestava-lhes suas cores. Sendo assim, em nosso quarto capítulo denominado **O bairro da Estação** o espaço será despido sob a intervenção do poder público engajado em edificar uma cidade correspondente a todo um ideal de organização, ainda mais um espaço que, muitas vezes, era o primeiro e último olhar sobre Sousa, na ótica de um viajante que só parava no momento do descanso das dormentes. Perceberemos a relação do trem com o bairro, daqueles que vivenciaram o espaço, o diálogo com o meretrício, a igreja, o barraco de Martins dentre outros locais, uma vez que a construção de um único objeto de problematização histórica perpassa uma série de outros meios que estão relacionando-se entre si.

## CAPÍTULO I

### ENVEREDANDO PELO TERRITÓRIO E APRESENTANDO CONEXÕES: CIDADE SORRISO DA PARAÍBA

#### 1.1- Amálgama do espaço: elementos constitutivos do viver urbano

Pelas ruas de Sousa, em outrora, alguém fiou e teceu histórias. Narrativas em que o transeunte passou, não viu e nem ouviu. Escritas no calçamento, nas paredes dos lugares, nas casas, prédios e sob as vozes de suas testemunhas. Ao passar do século, elas “deslizam levando as coisas fúteis e os acontecimentos notáveis.”<sup>4</sup> Marcadas, antes de tudo, pelo estabelecimento de conexões. Por elementos e mecanismos que eram essenciais para o crescimento da urbe. Muito além de seu âmbito social, cultural e econômico, isso porque, trata-se de costurar algo sobre pessoas, trabalho, desejo, negociações, sociabilidade que concebem o viver sousense e que deixaram algum vestígio.

São esses vestígios que nos possibilitaram delimitar a proposta desse capítulo. Com ele, perpassaremos a cidade “sorriso da paraíba”<sup>5</sup> a partir do final do século XIX até, mais ou menos, meados do século XX, compondo através da conjunção memorialista-fonte: a economia pelo algodão, a saúde pública, a política, as letras, o lazer, sobretudo, por seus personagens pitorescos. Sujeitos simples, mas não menos importantes. Encontrados em crônicas, poesias e na rua, pois ela é...

[...]eterna magia da ingenuidade. Comete crimes, desvaria à noite, treme com febre dos delírios, para ela como para as crianças a aurora é sempre formosa, para ela não há despertar triste, e quando o sol desponta ela abre os olhos esquecida das próprias ações...

Tão modesta, tão lavada, tão risonha, que parece papaguear com o céu e com os anjos. (RIO, 1995, p. 4)

Ao esquadrihar a cidade do Rio de Janeiro em princípio do século XX, em profunda metáfora, João do Rio passeia pela urbe observando as entranhas de suas ruas. Não simplesmente pelo delineado de seu calçamento, o alinhamento do meio fio, mas, sobretudo, por aquilo que a impregnava de vida. Por tudo que gerava a apropriação intensa de seus

---

<sup>4</sup>João do Rio. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: secretaria municipal de cultura, 1995.

<sup>5</sup>Acreditamos que o termo se instituiu por volta da década de 1950, onde, em algumas das publicações da revista *Letras do Sertão* se intitulava a cidade deste modo. Pode ter surgido antes e até mesmo em um jornal da cidade. Mas, por agora, a explicação parte do nosso contato com as fontes, dentre as analisadas para este ensaio.

viventes, imiscuídos em noites de crimes e ao raiar do dia não havia lembrança, pois, um novo ciclo era iniciado, um novo dia, como algo que libertava, redentor, provocando a morte da tristeza causada na noite anterior.

As ruas do Rio de Janeiro sob o olhar de João do Rio não foram as únicas correspondentes de dias e noites movimentadas. Pelo país existiram/existem inúmeras ruas e seus aspectos particulares. Em Sousa, cidade do sertão paraibano não poderia ser diferente. Distante 420 km da capital João Pessoa-PB, Sousa ocupa o terceiro lugar em extensão territorial com 738 km<sup>2</sup> (IBGE 2013 *apud* PEREIRA, 2017, P.25). Sua população atualmente contabiliza mais de 70 mil habitantes que dialogam com sujeitos e estados vizinhos de acordo com o mapa abaixo.

Mapa 1: Localização do território sousense



Fonte: FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 90.

Pela sua localização, a oeste do território paraibano, Sousa tem divisa com os estados do Ceará a oeste e ao norte com o Rio Grande do Norte, ligados, por um determinado momento, pela ferrovia, no mapa, pontilhada em preto. À vista disso, as ruas de Sousa nunca estiveram sozinhas. Dos outros municípios; Nazarezinho, São José da Lagoa Tapada, Vieirópolis, Marizópolis entre outros, sempre houve alguém que buscava comprar tecido, remédio, produtos para a terra e criação animal, ou simplesmente à benção de Frei Damião. A estátua encontra-se

desde 1979 no território. Assim como a estátua, a visita ao vale dos dinossauros criado em 2002 também foi/é uma oportunidade de ida a Sousa.

Quando não em visita aos seus monumentos, a conversa cotidiana pelas ruas e bairros de Sousa partiam de faíscas de imagéticas. Foram essas faíscas que deram vida aos personagens atípicos e a Rua Estreita foi uma das faixas de terra em que sus elementos se despiram com o cotidiano.

Com casas de fachadas simples, suas janelas eram ideais para uma conversa rápida entre vizinhas e trocas de ingredientes. Pela janela, passava uma xícara de açúcar, a fofoca e as crianças “escapulidas” do castigo de seus pais, pulsando vida por dentro e por fora das casas. Com a imagem percebemos materializar-se os detalhes.

Imagem 1: Rua Estreita em Sousa, 1930



**Fonte:** FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 42.

Ao lado esquerdo da imagem, o telhado em formato de “boca de Jacaré”, muito comum na década de 1930, fazia a deságua da chuva. Já em baixo, no “terreiro” da rua atuavam duas mulheres. Serão as mesmas que apareceram na janela, enquanto um homem caminha pela calçada? Não sabemos, mas as que nos referimos tinham um jeito especial de recepcionar o passante na rua.

“Meu bonito, vem cá! Chegue aqui...olhe...com que parece isso?” Era só passar alguém na rua para uma das mulheres cuspir no rodapé da parede, em dúvida pelo que parecia a saliva no chão. Quando não usavam essa técnica a decifração dos sonhos tomavam lugar. Viciadas em “jogo do bicho”, em um dia comum, Antônia recebeu uma resposta “malcriada” de Espedito

Gadelha que, ao ser perguntado, respondeu que parecia com um urubu voando e ganhou um “cocorote” (GADELHA, 1994, p.162).

As chamadas “barbas” da Rua Estreita-(1930,1940,1950?) - Conhecidas pela extravagância também lavavam e engomavam roupa para o seu sustento. Joana, sempre encontrada vestida de preto dizia que havia feito uma promessa, deixaria o preto quando dez pessoas de seu desagrado morressem, dentre elas o Cap. Manoel da Costa Gadelha. Mas, as personagens folclóricas não apenas apostavam no “jogo do bicho” e sobreviviam da lavagem de roupa, “debruçadas na janela, elas faziam sequilhos e cavalinhos de goma, cocada e outros doces que eram muito apreciados pelos garotos da rua estreita” (GADELHA, 1994, p. 162).

Apesar de consumirem e se deliciarem com as guloseimas, os garotos eram proibidos de brincar na calçada das irmãs. Não ficavam muito tempo, logo eram expulsos por um cabrito chamado coronel e um bacorinho, criados como animais domésticos, apesar da criação de animais ser proibida, também, nos quintais das casas. Com isso, Antônio Tim, fiscal responsável pela fiscalização das moradias foi até a casa das irmãs, mas as mulheres “altas e corpulentas, com os cabelos puxados em cocó” o enfrentaram e não deixaram levar os animais (GADELHA, 1994, p.162).

Sousa tratava-se de uma urbe com traços rurais e por mais que existissem mecanismos modernos, como o trem e normas que ditassem comportamentos dentro e fora do espaço público, eles ainda permaneceriam os mesmos. Quando não estavam brigando com os meninos da rua, com o fiscal ou em seus afazeres, as “barbas” iam dormir cedo. “Pela madrugada, tinham o hábito de passear espiando pela brecha das portas e janelas” (GADELHA, 1994, p.162). Os moradores, dormindo, só sabiam da malícia delas no outro dia, pois, exerciam muito bem o papel de fofoqueiras sabendo de tudo que se passava na cidade, dentro de uma lógica denominada por Certeau de contrato social que perpassa o público e privado (CERTEAU, 2011, p.47). Ou seja, assim como as referidas moradoras, no âmbito de uma comunidade, a criança tem seu papel, o padre, o comerciante que conhece traços da vida das pessoas e assim sucessivamente. Com o personagem da crônica de João Trindade, tendo em vista a sua saída da cidade, a sua experiência não foi a mesma.

Nascido em uma cidade interiorana, *o menino e a cidadezinha* expressa a frustração do adulto ao retornar à cidadezinha. Ao se deparar com as modificações elaboradas pelo *progresso*, passeando pelas ruas, percebe não reconhecer “as coisas de seu tempo”. Parou, e enquanto comprava um jornal, fechou os olhos e rememorou tempos de outrora na tentativa de rever as pessoas, “inebriado pelo que já se foi”. Em contrapartida, as suas “lembranças amargas e

bonitas” se misturaram com as mudanças de hoje e tornaram-se um paraíso.”<sup>6</sup> A cidade materialmente mudou e só existia na reminiscência, “deixando apenas um sopro de ilusão, poeira vaga nas roupas de um adulto que não soube crescer.”<sup>7</sup>

Em outra crônica, dessa vez da escritora sousense Inez Mariz, direcionada a *Letras do Sertão* e intitulada *Água de Cacimba*, Sousa é pintada em saudade. Para a escritora, “quem a primeira água a beber das cacimbas do Rio do Peixe nunca mais consegue esquecer desse mundão... O rio amarra, o rio chama”. Com residência no Rio de Janeiro, a sua terra ainda permanece viva, sólida em si e em seus escritos, narrando uma saudade nostálgica da Paraíba, do Rio do Peixe que sente ciúmes da amada terra com o rio Piranhas, porque, “não pode suportar sem fúrias o roronar do Piranhas...que vem como bicho animado aos pés de sua amada”.<sup>8</sup>

A autora romanceia as cheias do Rio do Peixe fazendo referência a sua relação com o rio Piranhas sobre Sousa. O Rio do peixe, bravo com sua amada descarrega sua fúria na cidade, esbanjando suas águas pelas casas e a praça da matriz, a mesma praça dos encontros, negociações e brincadeira de criança. Por falar em encontros, brincadeiras e risadas, o teatro amador em Sousa começou suas apresentações envolto, literalmente, em uma arte do improviso.

Na sala de uma casa, improvisada como palco, os lençóis sobre a parede serviam como pano de fundo e cortina que separavam o público dos atores. As cadeiras onde o público se acomodava possuíam vários estilos, pois umas eram dos vizinhos da frente, outras dos vizinhos do lado, pouco importava, pois, lugar não faltaria para sentar. A história do teatro em Sousa começou no início do século XX com as tramas escritas, antes de ganharem vida, pelas mãos da poetiza local Petronilda, o que marcava uma atividade cultural sertaneja viva, pulsando apesar de todas as dificuldades.

Uma cultura que remonta da década de 1930 quando em grandes fazendas da cidade as pessoas se reuniam para recepcionar seus parentes. Com a bagagem recheada de novidades, tratava-se de pessoas ilustres, do âmbito político, religioso e social que retornavam de viagens nacionais e internacionais. Para isso, o momento era envolvido por petiscos, bebidas, orquestra e apresentações de grupos. Em uma dessas apresentações, o boi era o personagem principal.

[...] O meu boi morreu/que será de mim/manda buscar outro, meu amo/lá no Piauí (GADELHA, 1994, p. 59).

<sup>6</sup>A *União*, João Pessoa, 30 de novembro de 1989, p.12.

<sup>7</sup>Idem.

<sup>8</sup>Revista *Letras do sertão*, edição comemorativa, n° 11, 1954, p. 15.



Correndo de um lado para o outro, “pra aqui e pra acolá”, sob a voz de uma história contada, o “bumba-meu-boi”, cai, de cansaço perde os sentidos e a mesma voz que cantarolava suas “peripécias” anuncia sua morte. Era preciso correr para buscar outro no Piauí. A luz que iluminava tal cena era a lamparina de carbureto, onde as pessoas viam uma as outras sentadas em um alpendre cujo vento acariciava suas feições de descontração. A mesma cena se repetia com a comemoração do natal em meio as apresentações das Congadas, do grupo das “Pastorinhas” e sua referência ao nascimento de Jesus. Não só as exposições de natal, mas a tradicional festa da padroeira nossa Senhora dos Remédios, desde 1930, alegrava/alegra o mês de setembro dos sousenses.

Nos embalos de uma música, ou de uma notícia, desde 1937 o “serviço de alto-falantes municipal” envolviam os sousenses, assim como, os avisavam da festa dos remédios. Inserido pelo prefeito Eládio Melo, ao redor daquele objeto que transmitia uma voz, aglomerava-se pessoas com o mesmo intuito. Era um momento de encontrar o vizinho que havia visto um dia antes, um amigo que morava longe, depois, este som, espalhou-se pelos principais pontos da cidade (GADELHA, 1994, p. 102).

No dia propriamente dito das festas de setembro, do qual veremos mais à frente, o som do alto-falante dava lugar ao telegrafo. Com ele, os rapazes poderiam entrar e contado com as moças das quais tinham interesse. Só que, antes que a mensagem fosse divulgada, em 1940, o agente Otaviano Fontes verificava o teor da mensagem, não havendo aprovação, o agente devolvia o dinheiro ao jovem galanteador.

Outro importante meio de comunicação era as revistas e jornais que circulavam na cidade, uma vez que a cidade recebia semanalmente ou menos, revistas, jornais que abarcavam, também, o público infantil. Cada uma delas “vestiam” um personagem retirado das revistas infantis, como por exemplo, da revista *Tico-Tico* que trazia as historinhas de Reco-Reco, Bolão, Azeitona e Lamparina”<sup>9</sup> e iam para “guerrilhar” nos arredores da igreja matriz dos remédios (GADELHA, 1994, p. 160).

A revista chegava a partir da conexão estabelecida pelo trem com o Rio de Janeiro, assim como, com as cidades do Recife, Fortaleza e outras dentro e fora do país. Desse modo, junto a *Tico-Tico* circulava na década de 60: “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; “Gazeta do Rio”, do Rio de Janeiro”, dentre outros (SOUSA, 2011, p. 58).

---

<sup>9</sup>GADELHA, Julieta Pordeus. *Antes que ninguém conte*. Sousa-PB: A União, 1994, p.160.

Ainda que alcançasse uma pequena parcela da sociedade sousense, pois só 32% da população sabia ler na década de 1952 com 31.586 habitantes (DÁRIO, 2012, p.44), as leituras interferiam nos moldes de comportamento e desejo daquelas pessoas, “na tentativa de aproximá-las mais ainda do denominado mundo moderno”<sup>10</sup>. Nesse viés, no que tange a produção literária, Sousa possuía 5 bibliotecas onde a edição de julho de 1954 da revista *Letras do Sertão* distribuiu em 2.854 volumes entre “a biblioteca municipal Humberto de Campos, Machado de Assis, Padre Ibiapina, Cel. José Gomes de Sá e Celso Mariz”<sup>11</sup>

Isso evidencia que, embora se tratasse de uma cidade do interior, independente ou não de interesses intrínsecos, a elite letrada da urbe não mediu esforços para destacar a cidade nesta produção literária. Em consonância, o seu primeiro contato deu-se em 1822 com a instalação de uma agência dos correios, para aqueles que tivessem recursos poderiam receber a publicação que desejassem. Daí em diante, sucessivamente, a urbe foi produzindo seus próprios jornais e afins. Então, com o nome de *Imprensa do Sertão* (1910-1913) o primeiro jornal também foi marco na instalação de uma tipografia gestada em Mossoró-RN.

De modo a não nos aprofundarmos, citemos os jornais e afins que estiveram presentes na cidade. Fundado em 1918 por Carlos Pordeus Meira *A Gazeta de Sousa* passou a chamar-se em 1919 de *O Sertão*. Em outro momento, pelas mãos de José Mariz, Virgílio Pinto e colaboradores, o *Jornal de Sousa* passou a caminhar com fervorosas discussões políticas que na época, favorecia Getúlio Vargas e João Pessoa em detrimento do coronel José Pereira de Princesa Isabel. Com a criação por Deusdedit Leitão, a Revista *Renovação* (1940), *O Agricultor* (1945), *A Mocidade* (1947) também fez parte do cenário da cidade, assim como, os jornais de festa: *A formiga*, *O Lacrau* e *O ferrão*.

Foram jornais, revistas que na maioria dos casos tiveram sua duração efêmera. A *Revista Letras do Sertão* (1951-1961) foi uma exceção que apesar de em algum momento ter interrompido sua produção, retornou e perdurou até 1961. Houve também, a *Luta* (1956-1957), a *Juventude* (1960)<sup>12</sup> e por fim em 1974 a criação de um Jornal que apesar do nome *Gazeta de Sousa*<sup>13</sup> este, agora, fazia homenagem ao prefeito Gilberto Sarmiento com as iniciais de seu nome (GADELHA, 1994, p.125-127).

<sup>10</sup>SOUSA, Rivaldo Amador de. *Encantos e desencantos das cidades: sensibilidades e sociabilidades em Sousa-PB (1922-1960)*. Dissertação de mestrado, Campina Grande-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2011, p 59.

<sup>11</sup>Revista *Letras do sertão*, edição comemorativa, nº 11, 1954, p. 24.

<sup>12</sup>Na gestão do prefeito Francisco Gonçalves da Silva em 1961 foi reconhecido o jornal *Juventude* sob a Lei nº 373. Reconhece como utilidade pública o jornal JUVENTUDE. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1961.

<sup>13</sup>Gilberto de Sá Sarmiento, o então prefeito de Sousa no ano de 1974 cria e torna o *Gazeta de Sousa* o jornal oficial da cidade. Do qual: “circulará quinzenalmente com quatro a doze páginas”. Dedicado a: “matérias financeiras e

A memorialista Julieta Gadelha nos informa a presença de 11 escritores, poetas, do final do século XIX e meados do século XX atuando em Sousa. A partir da leitura de “Antes que Ninguém Conte”, ressaltamos duas poetizas; Inêz Mariz e Petronilda Pordeus. A primeira colaborava com a *Revista Letras do Sertão*, publicou livros, dentre eles “A Barragem” que conta a história da construção do açude de São Gonçalo, assim como, escrevia para um jornal no Rio de Janeiro quando passou a morar lá (GADELHA, 1994, p. 78).

Eram linhas que falavam de amor, de morte, de saudade, de dor e, sobretudo da “Paraíba, Paraíba, minha terra feiticeira. Onde a copa da palmeira. Dá abrigo ao viajor”.<sup>14</sup> Com esses versos de Petronilda Pordeus, poetiza, dramaturga e os poucos vestígios acerca deste universo, destacamos como se institucionalizou esse meio e suas frutíferas raízes, desembocando em outros segmentos importantes para a elaboração cultural sousense, como do cinema, teatro e da festa de setembro.

Era o período mais esperado por todos, pelos seus dias de novena, parque e por que não, desfile de moda? À medida que o mês se aproximava, as moças copiavam o molde de suas vestes do *Jornal das Moças*, *A Vida Doméstica* (1921-1957) e antecipavam a costura.

A exibição da blusa de lion, gola batel, blusa de organdi ou vestido de cretone pontilhado dava-se com a associação do perfume leite de rosas. Para a época, década de 1950, um sinônimo de “elegância e bom gosto”.<sup>15</sup> Aqui, não tratava-se apenas de deixar-se seduzir pela propaganda do perfume, modelo de roupa, cuidado com a casa, marido abordados nas revistas. Novas sensibilidades eram forjadas associadas ao aditivo do cinema, rádio e outros mecanismos modernos.

A movimentação da festa de setembro começava cedo. Ao entardecer, sob a sombra da roda gigante, o sol iluminava respectivamente a igreja do Rosário a esquerda da imagem e a direita a igreja Matriz. Nesse momento, o passeio era democrático, uma vez que as crianças, segurando a mão dos seus pais, aproveitavam, também, as ofertas do espaço. A festa tinha muitas atrações: “jogos da carolina”, do “Mané gostoso”, passarinho da sorte, o bazar de novidades e o carrossel que na imagem abaixo é retratada em dois momentos.

m

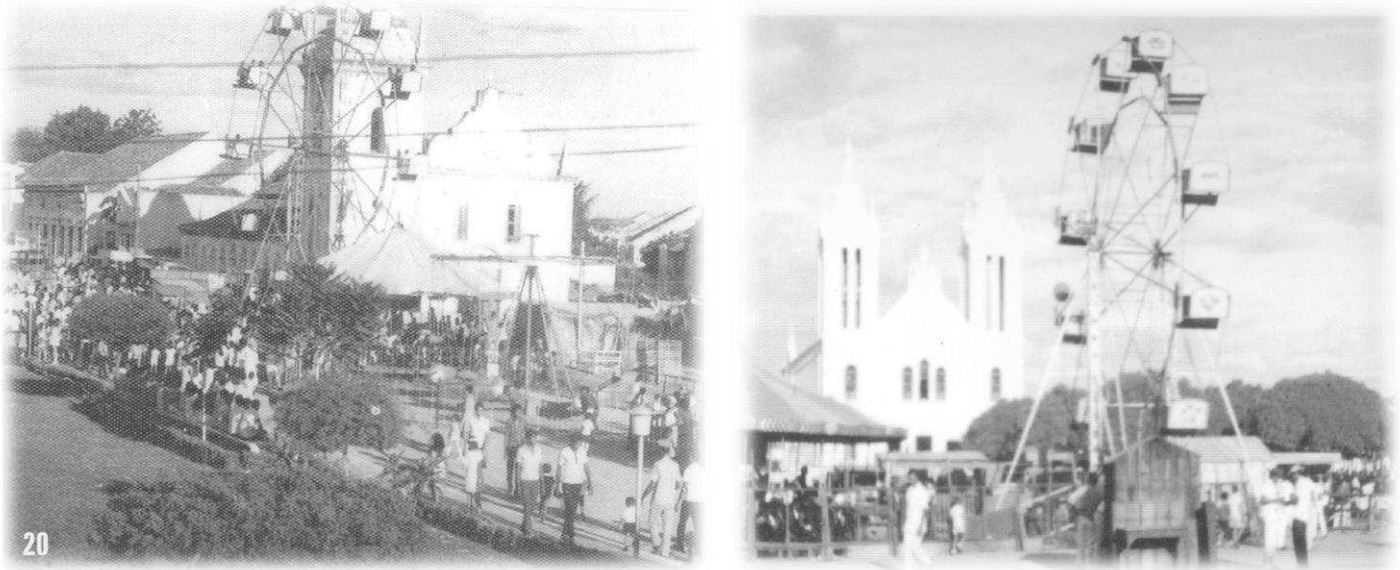
---

administrativas da prefeitura”, assim como, “fazer propaganda de firmas comerciais e industriais”. Lei nº 811. Cria o jornal do município de Sousa, com o nome ‘GAZETA DE SOUSA’. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1974.

<sup>14</sup>PORDEUS, Petronilda Marques. *Paraíba*. In: GADELHA, Julieta Pordeus. *Antes que ninguém conte*. Sousa-PB: A União, 1994, p76.

<sup>15</sup>*Jornal das Moças*. 1953. Biblioteca Nacional. p. 20 e 21.

Imagem 2:Festa da padroeira nossa senhora dos remédios, 1960-1973



**Fonte:** FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 20.

No registro esquerdo o carrossel, em 1980, posicionou-se de frente a Igreja do Rosário, já no ano de 1973 a Igreja da Matriz foi eleita como pano de fundo, ambas no mesmo local, a praça da Matriz no Centro de Sousa. Quando nos propomos compor alguns fios soltos sobre a festa de setembro na cidade de Sousa estamos esquadrinhando o lazer da urbe e problematizando a sua prática, voltada não apenas para os muros de um clube, como conheceremos em um dos próximos capítulos, mas nos variados espaços como as praças, o cinema, a sorveteria e assim sucessivamente. É nesse sentido, tendo em vista a experiência inglesa das montarias, jogos, concurso de dança e as bebedeiras do século XVII, que Tompsom (1987) afirma a ocorrência da simplicidade nas manifestações de sociabilidade, das quais, independem das condições dos lugares.

Dumazedier conceitua o lazer como algo que está intrinsecamente ligado ao trabalho, mas que está longe de qualquer obrigatoriedade com o tempo e alguma atividade, incluindo a “bricolagem” que são pequenos consertos, trabalho realizado em casa.

São definições marcadamente expressas pela reivindicação dos sujeitos em amenizar o excesso de trabalho e a falta de hora livre, para o desenvolvimento de qualquer atividade de seu desejo (DUMAZEDIER, 1973, p. 22 a 26). Quando isso finalmente ocorre, novos hábitos são somados ao viver urbano de homens e mulheres. Nesse sentido, a *Revista letras do Sertão* de 1950, pela escrita de Egberto Cunha, marca o estranhamento no comportamento feminino de algumas sousesenses. Intitulada “mulher moderna” o texto narra como as mulheres haviam

mudado apresentando diferença “entre a mulher do século XIX e a mulher deste luminoso e civilizadíssimo século XX.”<sup>16</sup>

Dizendo-se à favor da “evolução dos costumes, das conquistas, da esfera social, reivindicadas pelo sexo” o cronista ressalta que escrevia apenas uma “dissemelhança” entre o período citado, apesar de “sentir uma pontinha de medo”. Em sua lembrança, as moças vestiam saias “balões” e “complicada indumentária” que deixavam à mostra apenas o rosto, mas passaram a caminhar sozinhas pelas ruas de Sousa.<sup>17</sup>

A respeito disto, de uma forma descontraída, o carioca “*Jornal das Moças*” do ano de 1953 traz uma Charge em que o garçom vê a mulher sozinha e afirma: “neste restaurante não servem nada a senhoras desacompanhadas”. Em resposta, a mulher pergunta já afirmando: “questão de moralidade? ”. Ao explicar a afirmação, o garçom enfatiza que as mulheres só pediam sopa.<sup>18</sup> Ou seja, sua fala estava condicionada a um fator econômico, pois, deduzia-se que o homem consome mais do que a mulher, portanto, ofertando um lucro maior ao restaurante.

Se em Sousa não havia tantas opções de restaurante, desde a década de 1920 contava com projeções de filmes, por meio do cinema itinerante, onde, o filme mudo era rodado em uma máquina manual. Assim, em uma caminhonete o proprietário da maquinária, José China, “trazia fitas, fazia propaganda dele, alugava uma sala e passava para a gente assistir” (SOUSA, 2011, P. 7 e 8). Já no ano de 1925 a urbe recebia o Cine Sousa pertencente à Tozinho Gadelha e Eládio Melo.

Cinco anos depois, um decreto de 1930 determinava os valores que deveriam ser cobrados por uma licença. A determinação variava de acordo com a classe. Para a primeira a cobrança era de 60 mil réis, a segunda 40 mil réis. O cinema, ao mesmo tempo que passava suas películas, “tinham os trailers dos filmes que iam passar futuramente e tinha um jornal nacional que dava notícia do país todo, do mês anterior” (SOUSA, 2011, P. 7 e 8).

A partir daí, sucessivamente, abriu-se caminhos para instalação de cinemas em espaços apropriados. Assim, o cine Glória e Pax foi construído em 1949 com máquinas oriundas de Santa Catarina por Nozinho Gonçalves, José Sarmiento e Thomaz Pires, seus dirigentes. A arquitetura que esteve presente por décadas no cotidiano sousense, imponente em Art decor, ilustrado na imagem abaixo, estava situado nos arredores da Praça do Bom Jesus no centro da cidade.

---

<sup>16</sup>Revista *Letras do sertão*, edição comemorativa, n° 11, 1954, p. 5.

<sup>17</sup> Idem, p.5.

<sup>18</sup>*Jornal das Moças*. 1953. Biblioteca Nacional. p.4.

Imagem 3: Cine moderno, antigo Cine glória e Pax em 1970



**Fonte:** FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 66.

De uma estrutura moderna para aquele ano, provavelmente inspirado em algum cinema da capital nordestina ou de Campina Grande-PB, o Cine Pax contava com 200 cadeiras para o seu funcionamento. Quando é em 1957 uma nova direção assume sua organização até seu fim na década de 1980. Trava-se de André Avelino Gadelha, conhecido como Zabilo, cuja influência deve ter interferido para a ajuda de crédito dada pela Câmara. Por ela foi aprovada a isenção de 2 anos de impostos. O projeto de lei nº 228 ainda contava com “abrir crédito necessário para estender uma rede elétrica trifazida diretamente da empresa de luz”, com isso, foi garantida, também, o não pagamento da taxa de iluminação. A sua assinatura deu-se pelo parlamentar José Francisco de Figueiredo pautado na justificativa de que “o cinema como todos sabemos, é uma casa de diversão, de que Sousa está necessitando, porque além de divertir, o cinema educa e instrui.”<sup>19</sup>

Nesse mesmo ano um o requerimento de nº 19 chama atenção para o direcionamento do cumprimento de uma lei federal ao proprietário do Cine Pax. Com ênfase na voz do vereador Francisco Gonçalves, o discurso perpassa o desconto de 50% no valor da entrada do estudante no cinema. Sua reivindicação em defesa dos estudantes, veio antes, de uma solicitação estudantil, na figura do “presidente de sub sede do centro”, “isto porque essa casa de diversão

---

<sup>19</sup>Projeto de Lei. Caixa nº I. Arquivo da Câmara Municipal Casa Otacílio Gomes de Sá- Sousa-PB (1955, p.136 a 137).

ainda continua a cobrar o ingresso integralmente.”<sup>20</sup> O ato marca a representatividade política estudantil sousense e nos leva a compreender que os estudantes faziam uso do espaço.

No dia de uma exibição, em alguns anos, as bandas de músicas a exemplo da União sousense, passeavam pela cidade divulgando a película, o preço e o horário. Que, na perspectiva da junta de vereadores, os sousenses tratavam como um espetáculo. Assim, no ano de 1955 o vereador Ananias Pordeus Gadelha em mais uma reunião na Câmara ressaltou a importância da banda de música na cidade ao elevar crédito especial de 1000 para 2000 cruzeiros a “União Sousense”.

Na ocasião, dada a concessão pela Lei nº 182, “fica obrigada a realizar uma vez por semana” apresentações em qualquer praça da cidade. No art. 2 a ressalva dava-se por conta da obrigatoriedade da banda nas “solenidades cívicas quando solicitadas pela prefeitura”. Caso as exigências inferidas pela prefeitura e seu art. 3 não fosse acatadas “o senhor prefeito poderá descontar a importância concedida”<sup>21</sup>

A justificativa e preocupação de Ananias Gadelha ancorava-se na escassez de divertimento na cidade, uma vez que “o maior divertimento entre nós, aos domingos, é ir conversar nos bares, entre os copos de cerveja, quando não há dança no clube” e continua...

A consequência e os prejuízos trazidos a nossa mocidade são vários e indiscutíveis. Precisamos atrair os jovens para determinados centros, onde possam formar reuniões sociais que mais os instruem e os educam. Podemos educar a nossa mocidade, ensinando a amar sua terra, a admirar as artes e a viver em comunidade. É constitucional, por ser fundamental para o país a fixação do homem em sua própria terra. O êxodo tem sido assunto predileto para os governos, no sentido de encontrarem soluções afim de evitar que se aglomere nos grandes centros ou capitais, maior população com vida desconfortável, sem habitações suficientes para a sua própria gente, prejudicando a economia nacional... Todos sabem dos divertimentos que se podem dispor nas grandes cidades. Procurar oferecer, pelo menos, o mínimo é um dos nossos deveres. [...] Por outro lado a banda de música, antes de ser um patrimônio particular, é um patrimônio artístico da nossa gente.<sup>22</sup>

Na perspectiva do executor do projeto de lei, era preciso oferecer ao jovem opções de caráter educativo e disciplinar, a banda, patrimônio de todos, possibilitaria isso, evitando seu envolvimento com qualquer outra atividade que não agregasse. Com isso, o objetivo seria alcançado através do fortalecimento da identidade local com o alimento do amor pela terra.

---

<sup>20</sup>Idem, p.18.

<sup>21</sup>Projeto de Lei. Caixa nº 1, livro 2. Arquivo da Câmara Municipal Casa Otacílio Gomes de Sá- Sousa-PB (1955, p.165).

<sup>22</sup>Idem, p. 166.

Desse modo, na perspectiva do relator, as pessoas não teriam motivação para se mudarem da cidade com destino aos grandes centros.

O que a citação não traz é a necessidade de os sujeitos saírem de Sousa não por consequência do lazer, mas levando em consideração, em primeiro lugar, sua sobrevivência. No que se refere ao lazer, Sousa possuiu, na década de 1950, o Édem clube, Grêmio Líteo Recreativo e o Ideal clube, espaços de caráter elitista e forte composição política.<sup>23</sup> Em décadas posteriores eles deixaram de existir dando lugar ao Campestre Clube (1969) e o Sousa Ideal Clube.

Ainda nesse contexto, conheçamos, então, os componentes da União...

Imagem 4: Banda de música União Souseense no ano de 1950



**Fonte:** FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 87.

Arrumados de forma impecável, pousando para o retrato de 1950, a quase centenária União Souseense, ganhou voz na Câmara através do vereador e membro da banda Ananias Gadelha.<sup>24</sup> Desde 1856 a banda teve sua história ligada a importantes nomes da cidade, assim como, um histórico de desavenças com outra banda, provavelmente correlacionadas a questões políticas, mas que, aqui, não vem ao caso (GADELHA, 1994, p. 118).

<sup>23</sup>Revista *Letras do sertão*, edição comemorativa, n° 11, 1954, p. 6.

<sup>24</sup>Em 1965 a mesma Câmara decretou a Lei de n° 535. Sob assinatura do prefeito Antonio Marques da Silva Mariz foi dada vida a escola de música e banda do município, com crédito de 5.000.000 milhões de cruzeiros. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1965.



Ao mesmo tempo em que a cultura sousense seguia seus passos representados pelos sons das conquistas neste quesito, a saúde pública respirava precariamente. Para locomover-se, os médicos contavam, inicialmente com o lombo dos animais, com muita sorte conseguiam um transporte, não só para abarcar Sousa, mas também, os sítios e distritos vizinhos. Com aqueles que poderiam pagar pelo atendimento, o Dr. Antônio Marques da Silva Mariz, em 1892, cobrava em uma consulta 5.000 réis, em uma operação 100, em caso de viagem “de 15 léguas, em costas de cavalos, custavam 200 ou 300 mil réis” (GADELHA, 1994, p. 87). Além de médico, Antônio Mariz atuou como advogado, boticário e foi o “primeiro médico sanitaria de Sousa tendo ocupado a Delegacia de Higiene do Município” (GADELHA, 1994, p. 86).

Na perspectiva de Silveira, a precarização da saúde pública paraibana e ainda mais grave no sertão, dava-se por dois principais fatos: a falta de instituições de ensino voltadas para a formação de médicos, enfermeiros, farmacêuticos e dentistas e o pouco investimento no setor de saúde. Para o autor, “os governantes do século XX priorizavam apenas os investimentos das receitas do Estado em modernizar as estruturas estatais, sujeito ao plano desenvolvimentista”. Só a partir da década de 1950 que esses profissionais passaram a ser encontrados no Estado, nessa época, com quase 2 milhões de habitantes. Mas, de 1930 a 1990 eram as famílias tradicionais da cidade, força política, que gestavam as “iniciativas de políticas públicas de saúde” (SILVEIRA, 2017, p.83 e 86).

Não era para todos a assistência dada inicialmente, uma vez que as unidades de saúde em sua grande maioria eram de atendimento particular. Aos demais, sem condições de pagarem pelo saber médico científico, até 1949, não restava outro meio se não apelarem para parteiras, cachimbeiras, curandeiros e charlatões que faziam da necessidade alheia degrau para tirar vantagem (SILVEIRA, 2017, p.89).

Foi assim que na década de 1930, 1940 o então médico José Antônio Sarmiento Júnior, comumente conhecido com Dr. Zezé, deparou-se com uma situação complexa. Chamado para realizar um parto em uma choupana, viu-se sem poder fazer nada ao perceber que a criança não nasceria, ao mesmo tempo, questionando-se “de que valeria sua presença ali, se não havia recursos médicos?”. Dois meses depois a mesma pessoa que o chamou relatou que a mulher nunca havia parido o filho, mas que em sua barriga estava “crescendo um caroço que já estava desse tamanho!” (GADELHA, 1994, p. 90)

Indo até à moradia e feita à cirurgia, Dr. Zezé deparou-se com “lama, pedaços de carne putrefata, ossos, cabelos, retirava do tumor”. Após ter medicado a mulher o médico voltou para casa sem acreditar no que tinha visto. Em forma de agradecimento, a família deu ao médico que não havia cobrado pelo procedimento, uma galinha, ovos, jerimum e uma garrafa de mel.

Na falta dessa assistência mais efetiva o sousesense fazia uso do saber popular com o uso de insetos e plantas típicas da flora regional. Nesse sentido, não era de se estranhar se “baratas fossem abertas vivas e colocadas sobre uma ferida ou panarício”, assim como, “garrafadas feitas de sumo de plantas, sementes” (GADELHA, 1994, p. 86), até o momento em que a cidade passou a ter um investimento maior na área, embora uma coisa não exclua a outra e os diversos saberes tenham caminhados juntos.

Sendo assim, em 12 de dezembro de 1955, a Câmara de Sousa aprovou a abertura de crédito especial de 50.000.00 de cruzeiros para as obras da maternidade tendo em vista o seu desamparo “no que diz respeito a assistência medica hospitalar.”<sup>25</sup> Na ocasião, administração do prefeito Felinto da Costa Gadelha (1955-1959) conhecido como Tozinho Gadelha, a urbe tinha “um posto de vacinação e higiene ou Posto médico municipal”, onde posteriormente, instalou-se o Posto de Puericultura.

Ainda assim, não atendia a demanda da população, pois, se concentrava, também, nos distritos vizinhos. Aos que necessitavam de um tratamento mais complexo a única saída era o hospital regional de Cajazeiras e o seu único cirurgião, Leonardo Cartaxo. Décadas depois inaugurou-se, em Sousa, a casa de saúde (1970) e o hospital regional (1980) e na década de 1950 a maternidade Lidia Meira (SILVEIRA, 2017, p. 104).

À medida que analisamos as Atas da Câmara tecemos leitura aos diversos momentos em que se discutiu sobre a saúde pública da cidade. O plenário do dia 10 de dezembro de 1955, dois dias antes do citado acima, sob assinatura do Dr. Waldemar de Sousa Moreira, foi um deles. Ao prestar contas sobre essa área, a Ata da nota do investimento da prefeitura no posto de higiene “beneficiando mais eficazmente o povo pobre”. Segundo consta, nele havia um médico, um enfermeiro e um porteiro zelador. O seu funcionamento era o dia inteiro e com a distribuição de medicamento. Dos processos realizados no local estavam: “tratamento de uma ferida lacero na perna esquerda, histerectomia total, curetagem uterina, extração de corpo estranho da esclerótica, tratamento cirúrgico de unha encravada, tratamento cirúrgico de hidrocele (inversão da vagina)” e dentre outros.<sup>26</sup>

Na década de 1950, o posto de puericultura foi edificado na Rua Luis Pereira da Silva ao lado a escola Batista Leite, no centro da cidade. Abaixo, de uma dimensão pequena, o posto foi construído no mandato do prefeito Felinto Gadelha em uma arquitetura que nos chama atenção pela sua beleza.

---

<sup>25</sup>Projeto de Lei. Caixa nº 1, livro 2. Arquivo da Câmara Municipal Casa Otacílio Gomes de Sá- Sousa-PB (1955, p. 120).

<sup>26</sup>Idem, p.98.

Imagem 5: Posto de Puericultura em Sousa

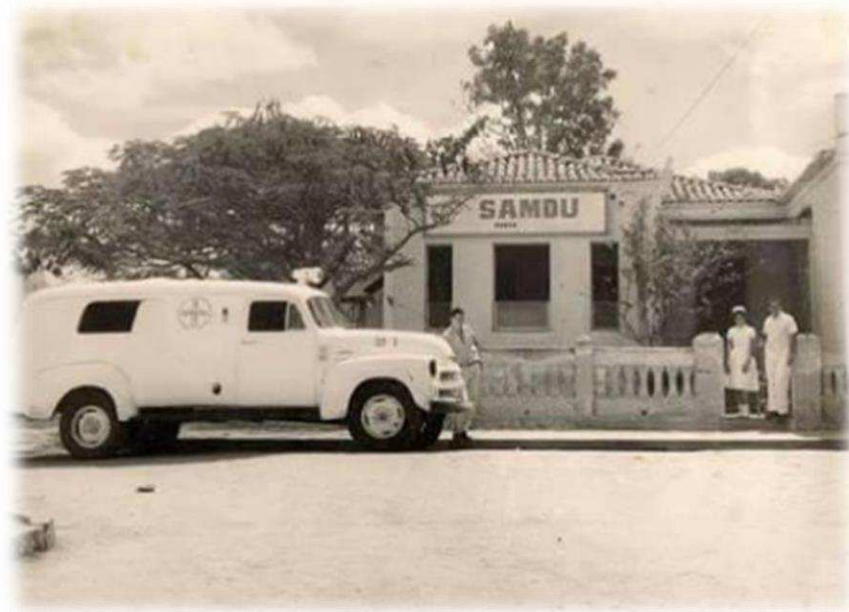


**Fonte:** SILVEIRA, Ildomar Estrela. *História da medicina de Sousa (1949-2002)*. 2017, p.98

Nesse viés, Silveira divide a história da medicina em Sousa em duas ocasiões: antes e depois da existência da maternidade Lídia Meira. Ou seja, até 1949 os sousenses utilizavam de práticas rudimentares para solucionarem suas enfermidades, a partir do momento que surge a maternidade, criada na década de 1950 no segundo mandato (1955-59) do prefeito Felinto, esta realidade resinificou-se. No primeiro mandato o pai da escritora Julieta Gadelha e do vereador, na época, Ananias Pordeus Gadelha do qual assumiu a direção da maternidade dada a morte de seu pai em 1994, Tozinho governou de 1939 a 1940. Em 1963 tentou novamente a reeleição, mas acabou perdendo em uma derrota histórica para Antônio Mariz que quebrou a hegemonia política local do grupo Gadelha (SILVEIRA, 2017, p. 98).

Após a criação da maternidade em 1949 outras unidades de saúde passaram a cuidar das enfermidades dos sousenses. Vale ressaltar que a maternidade não assistia apenas gestantes, mas o público em geral oferecendo consultas, internações, cirurgias para qualquer sujeito que necessitasse. Sendo assim, na década de 1950 os “cuidados médicos com a população” sousense foram ampliados. Isso porque, a cidade foi agraciada com o Serviço de Atendimento Médico de Urgência - SAMDU onde sua desativação se deu na década de 1980. Além da sua contribuição na saúde da população temos o seu registro fotográfico;

Imagem 6: Serviço de Atendimento Médico de Urgência em Sousa-SAMDU



**Fonte:** SILVEIRA, Ildomar Estrela. *História da medicina de Sousa (1949-2002)*. 2017, p.100.

Possivelmente localizado nas proximidades da Câmara Municipal, o SAMDU realizava procedimentos de emergência. Notamos, que se trata de uma casa e não de acomodações apropriadas para a um serviço de saúde. Em sua entrada uma enfermeira, um enfermeiro e um motorista ao lado de uma ambulância, parecem posar para o registro. Em outra dimensão, vemos abaixo a maternidade Lídia Meira, em uma imagem da década de 1970, com leitos para internação e atendimento adequado.

Imagem 7: Maternidade Lídia Meira na década de 1970



**Fonte:** SILVEIRA, Ildomar Estrela. *História da medicina de Sousa (1949-2002)*. 2017, p.106.

Hoje a sua estrutura, com algumas modificações, ainda na Rua Sai Fernandes, abarca o Centro de Atendimento Psicossocial – CAPS. O ato de destinar o corpo doente a uma estrutura específica cercava-se na intenção de preservação da saúde pública como um todo, estava ligada a ideia de uma cidade higienizada e salubre. O doente precisava de um local adequado ao seu tratamento, principalmente, os que eram acometidos de doenças contagiosas.

O poder público municipal, atento a estes detalhes de saúde e higiene, em 1955 criou um projeto de lei. Com o número de 160, o projeto pontua a construção de uma lavanderia na cidade sem que especificasse o local. A justificativa baseava-se no fato de “muitas mães de família, dedicam-se a profissão de lavadeira digo lavadeira para o sustento de si e dos seus, saindo dos seus lares até o rio piranhas, com grande quantidade de roupa na cabeça”<sup>27</sup>

Um projeto de Lei deste porte estava, antes de tudo, atento a limpeza urbana. Mas, mesmo havendo lavanderia pública, aquela mulher que por ventura morasse longe tinha de atravessar a cidade com um “trouxa” de roupa na cabeça. Acerca disso, Matos enfatiza o trabalho das catadoras de café no Porto de Santos. Elas ainda assumiam uma segunda função, trabalhavam lavando a roupa que pegavam nos prostíbulo e lavam a noite nas lavanderias a vapor. Tudo estava próximo delas, as suas casas, o bar, o bordel e a lavanderia (MATOS, 2002, p. 119).

<sup>27</sup>Projeto de Lei. Caixa nº 1, livro 2. Arquivo da Câmara Municipal Casa Otacílio Gomes de Sá, Sousa-PB (1955, p. 130).

Em décadas posteriores as normas de fiscalização continuaram a forjar uma cidade dentro do ideal de planejamento urbano. O que estas normas não mostravam era a subjetividade humana em seus traços de resistência, como no caso das irmãs abordadas no início, que, mesmo diante de um agente de fiscalização repreendendo a criação de certos animais dentro de casa, elas continuaram com eles, paralelo a fabricação de doces para a venda.

As normas abrangiam “especialmente a limpeza das vias públicas, das habitações particulares e coletivas... onde se fabrique ou vendam bebidas e produtos alimentícios”<sup>28</sup>. Encontrado no Código de Posturas de 1979, a limpeza das vias moldava as práticas dos sujeitos sobre a cidade. Uma necessidade e idealização do poder local, almejando uma cidade salubre, higienizada, sem odores e com a forte atuação dos fiscais que “faziam da cidade uma zona de controle e vigilância” (SANTOS, 2019, p. 98).

Parece que essa vigilância não estava restrita apenas ao espaço urbano, mesmo que em outros moldes e objetivos. O encontro em dezembro de 1979 na câmara municipal, com a argumentação de Joaquim Rocha de Lia, ressaltou o envio de um requerimento ao juiz da 1ª e 2ª varas, “solicitando corrigir ou apelar ao senhor encarregado do cine Moderno a fim de ser rigorosamente seguida a censura dos filmes rodados naquele cinema.”<sup>29</sup> Parando por aí, sua arguição não apresentou nenhuma justificativa, ou fato ocorrido no cinema que requeresse uma atitude dessas.

Todavia, é, ao mesmo tempo, notório, que justificativa alguma caberia na arguição, já que, tratava-se do período obscuro implantado pela ditadura no país, em que não se atingiu apenas os jornais e outros mecanismos de imprensa, mas também, de lazer. Embora seja uma questão de relevante discussão, não é nossa intenção aprofundarmos, uma vez que no início da década de 1970 outro cinema foi montando em Sousa.

De propriedade do senhor José de Paiva Gadelha, o cine Gadelha, localizado na Praça do Bom Jesus foi edificado em 1971, cessando suas atividades no começo da década de 1990. Abaixo, sua moderna instalação, nos chamam atenção.

---

<sup>28</sup>Lei nº 918, Art.23. Código de Posturas do Município de Sousa. Departamento de controle e uso do solo urbano, secretária de planejamento. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1979, p. 4.

<sup>29</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, dezembro de 1970, p.195.

Imagem 8: Cine Gadelha em 1970



**Fonte:** FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 66.

Na parte inferior do prédio, o cinema funcionava com 1000 cadeiras. Então, em um fim de tarde, durante a noite, o telespectador poderia aguardar o começo do filme, ou sentar ao final, nas mesinhas ao lado de fora para tomar algo, lanchar na expectativa pela trama e a discussão do seu final. Se não quisesse, uma outra opção era a Praça que ficava em frente ao cinema. Na parte superior do prédio a boate Le Batuke agitava a noite sousense. Atualmente, alguns grupos de teatro realizam ensaios e reuniões no térreo, no outro andar a rádio Líder FM sonoriza o dia os seus adeptos.

Como vimos, a classe estudantil frequentava o cinema dado o direito da meia entrada. No que tange a classe ferroviária, ao que parece, não havia o hábito de frequentar o espaço. Questionado, dentre outras indagações, se ia ao cinema o mestre de linha aposentado José Leoncio de 68 anos completou “a gente se concentrava mais aqui. Para ser mais preciso eu não sei nem como é por dentro, nunca entrei.”<sup>30</sup> O mestre de linha se referiu a Associação dos Ferroviários e sua área de lazer, onde, foi presidente durante muitos anos. Além do mais, no caso de Leoncio, ele ainda era/é sócio do Campestre Clube de Sousa.

O lazer que ocorria na cidade não ficava alheio a prefeitura, pois, através do seu Código de Posturas de 1979, do cap. II dos artigos 63, 70, 71, a prefeitura estabelecia normas para o seu andamento. No que se refere aos cinemas, por exemplo, deveriam estar em pavimento

<sup>30</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio de Oliveira em 01 de setembro de 2019.

térreo, com o aparelho de projeção alocado em cabine de “fácil saída, construídos de materiais incombustíveis.”<sup>31</sup> Mas as determinações não ficavam apenas nesse ponto.

Aos parques de diversões e circos a prefeitura determinava o local e o tempo apropriado para a estadia na cidade. Sob o mandato do prefeito Sinval Gonçalves Ribeiro o prazo determinado não poderia “exceder o prazo de sessentas dias (60 dias)”, alegando “assegurar a ordem e a moralidade dos divertimentos e o sossego da vizinhança”<sup>32</sup>

Era preciso isolar os ruídos para não interferir na ordem local provocando desconforto aos transeuntes, principalmente, no que se refere as unidades de saúde, pois não eram “fornecidas licenças para realização de jogos ou diversões ruidosas em locais compreendidos”. Ou seja, o que o art. 68 do referido Código nos diz, é da necessidade de afastamento “por uma raiz de cem metros” de maternidades e hospitais. Nessas condições, a prática do lazer era assegurada sem que causasse dano à população.

Ainda sobre isso, a sessão do dia 29 de agosto de 1983 com a arguição do vereador Toninho e complemento do vereador Eliezer, dentre as questões ressaltadas, o parlamentar chamou primeiro atenção para a falta de um museu histórico na cidade, a organização da biblioteca que estava em completo abandono. Em segunda instância, para o vereador, Sousa tinha uma carência de espaço público de lazer sendo necessária a ressignificação das praças e clubes sociais.

Dito isto, os dois parlamentares apelaram aos clubes de serviço, aos diretores de estabelecimentos educacionais, aos presidentes das associações e ressaltaram a importância de Sousa no cenário nacional, para isso, afirmaram que a revolução de 1930 havia começado na cidade. Mas o foco era outro, a transformação das praças em um espaço de lazer.

Logo, veio à tona o abandono da Praça Bento Freire de Sousa situada no bairro da Estação ao lado da igreja Santa Ana. Para o transeunte, um tema de pertinente discussão que desencadeiam várias outras questões. Aonde iria o sujeito (a) após a missa? Muitos acabavam ficando ao redor da igreja, uma vez que não era toda a população que tinha condições de frequentar, o Sousa Ideal clube, o Campestre, o cinema, principalmente os clubes citados, pois, requeriam a compra de título e mensalidade.

Não só o cinema se ressignificava na cidade como as praças eram ponto de debate na Câmara dos vereadores, o teatro também obteve seu espaço, e, a imagem abaixo nos diz muito sobre isso.

---

<sup>31</sup>Lei nº 918, Art.63, 70 e 71. Código de Posturas do Município de Sousa. Departamento de controle e uso do solo urbano, secretaria de planejamento. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1979, p. 12.

<sup>32</sup>Idem p. 11 e 12.



Imagem 9: Teatro em Sousa-PB, 1980



**Fonte:** *A União*. Coleção de fotografias. João Pessoa-PB, 2018.

Se antes os artistas sousenses não tinham seu palco para apresentações, não só obteve um, como em 1971 foi criado o Teatro de Amadores de Sousa/TAS. Referente a, possivelmente, o registro do grupo, o registro fotográfico do jornal *A União* de 1980, aguça ainda mais nossa imaginação por não conter nada além da data e localidade do registro. Com o que parece um julgamento de uma jovem que cai em desespero ao ser condenada por algo que fizera, pela dimensão do espaço, as bolas coloridas na parede, o grupo passou a ter um lugar para as suas apresentações, provavelmente, não um teatro em si, mas que não seria mais a sala de uma casa.

Aqui, nas décadas de 1970, 1980, assistimos materializar as normas dos Códigos de Postura e de Obras e Urbanismo estender-se para outros mecanismos da vida urbana, que pensavam o lazer, a cultura e a saúde. Sendo assim, no ano de 1980 o Código de Obras e Urbanismo, atentou para a fixação dos asilos levando em consideração alguns pontos estratégicos. Sob administração do prefeito Sinval Gonçalves, na seção III do Código, voltando-se para o art. 222, a construção de asilos só era determinada a partir da distância “num raio de 100,00 (cem metros) de estabelecimentos industriais diversos, instalações penais, depósito de inflamáveis, estações ferroviárias, rodoviárias ou aeroportos.”<sup>33</sup>

<sup>33</sup>Lei nº 949, Art.219. Código de obras e urbanismo da cidade de Sousa. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1980.

Nele, todo um cuidado é expresso para a comodidade do idoso, não apenas no que se refere à localização e os possíveis incômodos sonoros, olfativos e de segurança. Nessas casas de acolhimento, conforme ditado pelos artigos 219 e 220, era imprescindível a disposição de enfermaria, dentista, farmácia, sala para velório e etc.

Ainda no que se refere a saúde pública no Código de Postura de 1979 em seu título III, “da higiene pública”, sua abordagem no Art. 29 parágrafo VI, determina a proibição de “conduzir para a cidade, vilas ou povoações do município, doentes portadores de moléstias infecto contagiosas, salva com as necessárias precauções de higiene para fins de tratamento.”<sup>34</sup>

O doente precisava de um local adequado ao seu tratamento, principalmente os que eram acometidos de doenças contagiosas. Mais à frente o mesmo código, no Art. 228, enfatiza que as salas de cirurgia deveriam ter ar condicionado e iluminação adequada. Foi um dos fatores que corresponderam para a desativação da grande maioria das instituições de saúde da cidade. Ou seja, a partir do momento que elas não correspondiam a exigência era automaticamente posta em desuso, principalmente pela falta de investimento.

Por outro viés, a cidade passou a contar com outras formas de medicalização e atendimento. Com a Lei de Nº 1989, o então prefeito na época, João Estrela assinou o decreto onde “torna obrigatório o plantão de farmácias estabelecidas na zona urbana de Sousa.”<sup>35</sup> Sendo assim, a partir do ano de 1989, acometido de um “mal” de menor proporção, a qualquer hora do dia e da madrugada, o enfermo (a) seria assistido.

De acordo com a Lei, de domingo a domingo, de 18:00 da noite às 6:00 da manhã duas farmácias da cidade eram escaladas para o plantão. A localização determinada pela prefeitura focalizou no Centro da cidade e no bairro da Estação. “Além das farmácias e drogarias de plantão, no mesmo horário, permanecerá outra de sobreaviso para o atendimento de casos de extrema necessidade, não possibilitados pelas farmácias ou drogarias em efetivo plantão.”<sup>36</sup>

São questões de suma importância e que mapeiam os usos e resistências na urbe sousense, desde o cotidiano peculiar de uma rua, à venda de periódicos, à saúde pública e a prática do lazer. Não coube a nós, apegarmo-nos a cada detalhe que deu forma as características aqui trabalhadas. Interessou-nos perceber como os elementos na forma da literatura, lazer, saúde, leis e determinações formam uma rede de outras ramificações ancoradas, antes de tudo na forte característica política de Sousa. É assim, por exemplo, com a cotonicultura. Outra rede

---

<sup>34</sup>Código de Posturas do Município de Sousa. Departamento de controle e uso do solo urbano, secretaria de planejamento. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1979, p. 11.

<sup>35</sup>Lei de Nº 1.237. Torna obrigatório o plantão de farmácias. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1989.

<sup>36</sup>Idem.

de negociações que predispõem trabalho, transporte, consumo, exportação e tantos outros elementos que a tornaram tão importante para o sertão paraibano.

### **1.1.1- Alinhavando o tecido conduzindo uma locomotiva: o algodão no sertão**

Nesse momento, após caminhar por Sousa e seus mecanismos de composição, estaremos agora, adentrando o espaço de produção algodoeira em Sousa e região, compreendendo o trabalho envolvido, o beneficiamento de algodão, as negociações, o diálogo entre os distritos-vilas e o papel do trem nesse cenário, haja vista que....

O trem era quem transportava o caroço do algodão para Campina Grande, para a fábrica SANBRA. Então, os caminhões, inclusive de meu pai, Teodoro e outros e outros, transportavam o caroço em caminhões sem grade para facilitar mais. Então o trem tinha essa finalidade além de outras, porque olhe: ele levava o caroço para campina Grande. A SANBRA tinha um ramal para dentro da própria indústria. Sousa na época era um dos maiores produtores de banana na época. 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 aqui para a cidade. Aqui tinha Gregório Duarte...um dos maiores exportadores de sal para aqui. Ele começou ali onde era a delegacia de polícia civil, ali na estação [...] depois ele foi onde é hoje a saboaria novo reino, no Jardim Brasília. Então, esse sal era vendido para toda a região. A farinha de trigo vinha lá dos moinhos de Fortaleza...vinha através do trem. O açúcar que vinha de Campina, a maioria vinha através do trem. (SOUSA, 2011, p. 56)

Na adolescência, nascido em 1942, Jeander Batista trabalhou com o seu pai no carregamento de banana e caroço de algodão (SOUSA, 2011, p. 56). Nesse período (1958), o sertão já estava ligado a capital paraibana por meio do trem, fazendo-o, naturalmente, conversar não só economicamente, com Campina Grande-PB, Recife-PE e outras cidades do Nordeste. No início da mesma década, fazendo companhia ao trecho citado e ao de Fortaleza/Sousa, os trilhos também se ligaram ao Rio Grande do Norte pelas transações comerciais com Mossoró-RN, que, começaram bem antes da ligação do sertão com João Pessoa e Recife.

Dito isso, agora sabemos que “o trem era quem transportava o caroço do algodão para Campina Grande, para a fábrica da SANBRA” para ser beneficiado em suas dependências. Antes, ele percorria as ruas de Sousa-PB em um caminhão até chegar à estação ferroviária da urbe. Apesar disso, um detalhe não nos escapa. Embora os trilhos entrassem na própria fábrica na “Rainha da Borborema”, Sousa contava, desde 1936, com uma filial da mesma usina.

A ideia não é contradizer o relato do narrador, todavia sua memória deve ter partido também, das lembranças do seu pai, dado o momento que não se havia concluído, ainda, o

traçado da via permanente no estado. Vale ressaltar que o trem aportou na urbe em 1926 pelos trilhos que vinham rasgando terras cearenses.

Ainda em Campina, observamos a forte relação que havia entre a locomotiva e o beneficiamento do algodão, uma vez que a “a SANBRA tinha um ramal para dentro da própria indústria”. Não sabemos até que ponto era financiado com financiamento próprio, ou, oriundo do estado, muito menos se era uma locomotiva que ali adentrava. A verdade é que, independentemente deste fato, a construção de ferrovias pelo Brasil, em grande medida deram-se; “sem se observar qualquer racionalidade técnico-econômica, mas, antes de tudo, atava-se a interesses político-particulares” (GALVÃO, 2019, p. 95). Por essa e outras razões, que agora não vem ao caso, a ferrovia entrou em seu desmonte.

A locomoção do algodão pela ferrovia não foi à única que desenhava a comunicação entre as cidades. “A farinha de trigo vinha lá dos moinhos de Fortaleza...o açúcar vinha de Campina”, assim como, a produção da banana que era colhida no perímetro urbano de São Gonçalo, sítios vizinhos e destinada a cidade de Mossoró-RN. Com esta última, Sousa firmou uma consolidada relação traçada, principalmente, pela comercialização do sal. Atrelado a isso, no bairro da Estação existia uma espécie de armazém que guardava o sal. Sua localização, sob o gerenciamento do senhor Gregório, dava-se, onde, por muito tempo foi a delegacia de polícia da cidade.

Em suas artérias a urbe pulsava economicamente, onde o trem circulava livremente, guiado pela produção cotonicultora e de outros derivados. Era por ele que os principais gêneros da região embarcavam e desembarcavam em algum lugar dentro ou fora do Brasil. Então: “a gente embarcava toda produção de arroz. Chegamos a embarcar tijolos tanto ali de São Pedro, como dali perto, próximo a Lagoa dos Estrelas, sítio Mata.”<sup>37</sup>

O relato é do aposentado Neto Amorim, de sua experiência de 30 anos de trabalho. Para trabalhar em Sousa o aposentado submeteu-se a um concurso, aprovado, saiu do Rio Grande do Norte na década de 1970.

Nesse período, cotidianamente ele conduziu, junto aos companheiros, toda a orquestra na estação, pois, em suas palavras: “a gente despachava muito tijolo, farinha de trigo, açúcar e as cargas que mais passavam por Sousa, transitavam, era o açúcar, o álcool, a farinha de trigo, o milho, soja, ferro busa...o alumínio”. Este último, derivado do ferro “tinha muito transporte... lá do Maranhão para o porto de Recife, como também ferro busa”<sup>38</sup>, exportado para os mais variados destinos do país.

---

<sup>37</sup>Entrevista concedida a autora por Neto Amorim em 02 de setembro de 2019 na cidade de Sousa-PB.

<sup>38</sup>Idem.

Ou seja, Sousa-PB era um estratégico entroncamento que permitia a comunicação entre as capitais nordestinas, uma vez que para adentrar o porto de Recife-PE o ferro busa, a partir de 1958, passava, antes de tudo, pela estação sousense. Por outro viés, no que tange o algodão, nosso orador continua: “quando eu cheguei aqui não peguei essa época, cheguei no tempo do “bicudo”<sup>39</sup>. Nessa época, a safra do algodão passou a ser determinada pela ação rápida deste besouro que devastou plantações de algodão pelo Brasil. De todo modo; “muitos tinha dentro dessa estação, tinham grandes armazéns ao lado, que era exatamente importante para esse embarque de algodão, como também da oiticica. Essa também movimentou bem...”<sup>40</sup>

A produção de oiticica dispôs de forte expressividade no cenário sertanejo. Onde, para o carregamento e simplificação do processo de transporte, contou com alguns armazéns, como também, de algodão, fincados taticamente ao lado da estação ferroviária. Desse modo, foi na segunda metade do século XX que o algodão tomou as rédeas, conduziu o trem e eclodiu no cenário sousense.

Na região sertaneja, ultrapassando gerações e beneficiando não só ricos produtores, já que, concedia ocupação a um expressivo número de pessoas, o solo e clima quentes não foram empecilho para o desenvolvimento da cotonicultura. Ao contrário, a sua produção era vantajosa e aproveitava-se até o restolho na criação de gado. (SILVA, 2017, p. 65).

Sendo assim, além de sua própria produção, Sousa era receptora dos seus distritos vizinhos, como o de Serra Branca. Na atual cidade de Vierópolis-PB, os donos de terras empregavam, para a lida com o algodão, cerca de “quarenta, cinquenta pessoas, operários” com a colheita de “quatro mil e quinhentas arrobas de algodão, por ano”, além do algodão se “tirava oitocentas sacas de arroz por ano.”<sup>41</sup>

Antes de ser beneficiado, o algodão de fibra longa ou seridó passava por processos que davam do momento da plantação, ao de sua colheita. Para isso, inúmeras pessoas estavam envolvidas. Na cidade de Serra Branca, por exemplo, não só os adultos trabalhavam na plantação e colheita do algodão. Crianças de oito, doze anos, movidas muitas vezes pela falta de uma renda em casa, buscavam na cultura do algodão um meio de sobrevivência. Desse modo: “todo mundo trabalhava com o algodão...para comprar roupa, calçado...”, mas, em se tratando

---

<sup>39</sup>Ibidem.

<sup>40</sup>Ibidem.

<sup>41</sup>Entrevista cedida pelo senhor José Vieira Pinto na vizinha cidade de Vierópolis. In: PEREIRA, Leonardo Araújo. *O “ouro branco” do sertão (economia e poder: o algodão na região de Sousa nas décadas de 1960 – 1980)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017, p 63.

de crianças, “tudo começava como uma brincadeira, quando via ganhava dinheiro e tomava gosto.”<sup>42</sup>

A presença de crianças nesse ambiente era comum em toda a região, ou seja, não apenas em Serra Branca-PB. Desse modo, a infância era dividida no tempo: de trabalho e estudo. A “escola mista rural, cercado de arame...até o quarto ano do primário, depois não tinha mais...” Aqueles que “estudavam pela manhã ia à tarde e quem estudava à tarde, ia pela manhã”. Era algo natural para a época, trabalhar no cultivo do algodão, “chamava as crianças para ir né, trabalhar”<sup>43</sup>

O que movia essas pessoas ao trabalho em terras alheias e, no caso de dona Maria Lucicleide<sup>44</sup>, trabalhadora desde criança, era a necessidade de sustentar a família. Com o básico que ganhava para subsistência comprava roupa, sapato, mas não era algo comum, pois, restringia-se a algumas ocasiões, por exemplo: “os solteiros, para ir à festa, casar, montar sua casa, porque antigamente o pessoal trabalhava muito...e as famílias se geravam aqui...o pai de família, tinha, oito, dez filhos tudo na roça.”<sup>45</sup>

Caso a família não optasse por comprar roupas, com o cultivo do algodão confeccionavam-se tecidos rústicos, redes, assim como; linha para costura, cordões, pavios de lamparinas, produzidos em teares manuais que existiam em quase todas as fazendas da região. (PEREIRA, 2017, p. 21).

Neste tecer e fiar, dar corda à linha do algodão, muitas famílias da região foram gestadas em grandes ou pequenas “casinhas” de barro. Disto, nasciam quatro, ou mais de dez filhos e que em algum momento adentravam o espaço urbano, conectando-os canto a canto e remodelando-se junto ao espaço urbano. Isso porque, em uma noite de festa de setembro em Sousa, em meio ao parque e os festejos da padroeira, muitos casais eram formados desencadeando em casamento.

Diante o renovar do ciclo natural da vida, o dinheiro advindo do trabalho com o algodão propiciava a montagem do enxoval ou a própria produção pela família que iria se formar. Estaria selado o encontro de duas famílias e em uma cidade sertaneja como Sousa, em suposição,

---

<sup>42</sup>Entrevista cedida pela senhora Maria Lucicleide de Albuquerque na vizinha cidade de Veirópolis-PB. In: PEREIRA, Leonardo Araújo. *O “ouro branco” do sertão (economia e poder: o algodão na região de Sousa nas décadas de 1960 – 1980)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017, p. 91, 92.

<sup>43</sup>Idem, p. 91, 92.

<sup>44</sup>Ibidem.

<sup>45</sup>Entrevista cedida pelo senhor José Vieira Pinto na vizinha cidade de Veirópolis-PB. In: PEREIRA, Leonardo Araújo. *O “ouro branco” do sertão (economia e poder: o algodão na região de Sousa nas décadas de 1960 – 1980)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017, p 66.

sempre haveria: um João, filho de Pedro morador de Serra Branca-PB (Vieirópolis), que casou com Josefa natural de Sousa e filha de Manoel das redes, para demonstrar o pulsar da vida citadina.

Como um vento de partículas ao ar que correm e sopram nas calçadas, nos coretos das praças, na estação ferroviária, nas vendas do mercado e nas almas dos homens e mulheres sertanejos, eis a vida em Sousa e toda sua expressividade. Mas, em algum momento estes homens e mulheres, movidos pela necessidade de sobrevivência, buscavam por ventos e sopros novos, talvez até mais frios, ao irem para “São Paulo, para Minas, qualquer canto...”<sup>46</sup>

O destino de uma grande maioria das pessoas era ficar na cidade “plantando algodão, batendo tijolo, e a luta na roça”<sup>47</sup>, os que não se ajustavam com este cotidiano saíam de sua cidade para buscar ocupações que lhes dessem mais vantagens e fossem menos penosas. Já os mais abastados, donos das terras, patrões, como o senhor José Vieira morador da cidade Vieirópolis-PB, com o que arrecadava da produção de algodão investia na educação e moradia dos filhos que em suas palavras: “comprei uma casa em Sousa, botei eles para estudar, de lá tirei para Campina Grande”.<sup>48</sup>

Isso só foi possível através das negociações com o algodão e seus derivados, onde, em Sousa, cada usineiro apresentava ao produtor a oferta que desejava.

Quem oferta mais? Quanto vale essa saca de algodão? Eu lhe ofereço desconto na compra do óleo beneficiado! E o martelo vai bater! Em detrimento da outra, cada fábrica possuía seus valores em que comercializavam o “ouro branco”, já que, Sousa “de modo particular, destacamos, era a maior produtora do sertão da Paraíba” (PEREIRA, 2017, p. 22). De lá, o algodão seguia rumo a Campina Grande-PB até os anos de 1930. O lugar em que ocupava a cidade de Sousa, não era por acaso, toda a região sertaneja era ressaltada, também, como a melhor fibra produzida. O algodão mocó, de fibra longa, que não cabia replantio, bastava apenas uma chuva, comum no sertão, era um dos melhores do mundo (ARANHA, 1991, p. 217).

Neste âmbito, além de Sousa, Patos, cidade sertaneja, cresceu sua economia pelas vias do beneficiamento de algodão, da oiticica e de sua fábrica de sabão cuja produção destinava-se a cidade de Campina Grande-PB em caminhões, com destino final a cidade de Recife-PE. De Patos a Sousa e vice-versa, as pessoas também faziam uso do caminhão (SILVA, 2011, p. 44-48). Em 1958 esse processo foi otimizado pois estava ocorrendo a unificação da malha nordeste,

---

<sup>46</sup>Idem, p. 66.

<sup>47</sup>Ibidem, p. 67.

<sup>48</sup>Ibidem, p. 82.

pela RFFSA, com sua extensão de 2.635 quilômetros, no decreto da Lei 3.115, sancionada pelo presidente Juscelino Kubitschek (CAMARGO *apud* Silva, 2017, p. 63).

Ainda em Sousa o dono do algodão tinha 5 opções que começaram desde o início da década de XX. A fábrica Santa Tereza foi a primeira, instalada pelo empresário Docil Braga desde 1924. Logo em seguida outras abriram suas portas. A década de 1940 a usina Sarmento & Filho deu espaço ao empreendimento do grupo Sarmento. Similarmente, no mesmo período era iniciado os trabalhos da algodoeira André Avelino & irmãos pertencente a André Avelino Gadelha. O final de 1957 a Luis Oliveira & filho também se fazia presente na urbe até 1970. E, finalmente, a SAMBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro fazendo-se no cenário de concorrência em Sousa (PEREIRA, 2017, p.19).

Na verdade, não era apenas 5 usinas e sim 6 na cotonicultura. “A gente tinha aqui seis usinas de algodão, quando era no mês de setembro em Sousa era chei de carro, caminhão com muito algodão, muito mesmo”.<sup>49</sup> Seguindo a mesma linha do trecho da fala, do sousense e produtor de algodão, Francisco Mendes, a historiadora local Maria Oliveira (2014) determina a existência da mesma quantidade, acrescentando a lista citada anteriormente a usina A. Abrantes Gadelha e Cia dos irmãos Francisco de Assis, Azarios e José Vicente Abrantes Gadelha. Sua localização era na saída de Sousa-PB sentido a vizinha cidade de Cajazeiras-PB (OLIVEIRA, 2014 *apud* Silva, 2017, p. 68).

Dada a largada pela compra ao algodão, os usineiros tinham “uma política”. Cada um deles buscava conhecer o preço do seu concorrente e aumentava o seu para oferecer ao produtor pela compra do seu algodão. Enquanto isso, o dono do algodão: “se um subisse um cruzeiro a mais o caba corria para aquele que tava com um cruzeiro a mais.”<sup>50</sup>

E, nesta equação, os valores variavam de acordo com o mercado externo e ano de boa colheita. No ano de 1976, por exemplo, a América do Norte passou por uma má colheita e a fibra do algodão que já era valorizada no Nordeste, atingiu, em Sousa 19 cruzeiros em exportação. Neste período o mercado exportador algodoeiro, também há que se levar em consideração, não era tão forte em virtude do mercado têxtil e sua demanda cada vez maior em detrimento do algodão.

---

<sup>49</sup>MENDES, Francisco. Transcrição de entrevista concedida a Leonardo Araújo. In: *O “ouro branco” do sertão (economia e poder: o algodão na região de Sousa nas décadas de 1960 – 1980)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017, p. 57, 58. O autor não levou em consideração a fala do seu orador, tendo em vista que no corpo do texto a referência feita sobre a quantidade de usinas na cidade é de 5.

<sup>50</sup>PINTO, José. Transcrição de entrevista concedida a Poliana de Albuquerque, no dia 29 de agosto de 2017 em sua residência. In: *O “ouro branco” do sertão (economia e poder: o algodão na região de Sousa nas décadas de 1960 – 1980)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017, p. 78.



Mas, o processo de negociação não parava por aí. Pelas mãos de muitas pessoas, o trato com a cotonicultura fazia-se por dois meios: pelos trabalhadores e meeiros. Com o pagamento variando entre eles, “na época, o trabalhador, esse já é individual, esse é por fora...eu botava uma roça para além de meeiro eu botava um roça para mim mesmo”.<sup>51</sup> Ao final do dia, o trabalhador repassava todo o algodão ao dono da terra e recebia pela sua mão-de-obra, da qual, podia variar de 5 e chegar a 10 cruzeiros.

Como base nessa quantia, os donos das plantações levavam em consideração, na época, o preço da carne. “A pessoa trabalhava um dia de serviço, com o que ganhava dava para comprar um quilo de carne”<sup>52</sup> Para aqueles onde a criação de gado era uma atividade paralela a do algodão, o pagamento dado era o próprio quilo de carne. Com isso, fica evidente para nós quão complexo e desigual era o processo que envolvia a produção e beneficiamento do algodão. Vejamos que mesmo com toda a dança dos números destinadas pelos usineiros aos donos das sacas de algodão, em sua constante procura e exportação os que sujavam suas mãos de terra sequer recebiam devidamente pelo seu trabalho. “Hoje em dia ta melhor pro trabalho, veja bem, porque hoje um dia de serviço é cinquenta reais...um quilo de carne é vinte. E hoje ele tá fazendo esse serviço ele tá comprando dois quilos e meio de carne.”<sup>53</sup>

Por outro lado, a realidade dos meeiros fazia-se um pouco diferente, isso porque, os donos da produção dividiam os lucros com aqueles. Antes, era cedido o “palmo” de terra ao sujeito que fazia o serviço, assim como, as sementes que eram plantadas. O empreendimento só era possível a partir do momento que era feito, pelo dono, um empréstimo ao Banco do Nordeste, facilitado desde a década de 1960, haja vista o plano agrícola, sucedendo criação de crédito rural (PEREIRA, 2017, p. 41).

Os métodos de divisão da terra e pagamento pelo serviço, variavam entre os produtores de Sousa e região. Com uma margem de lucro maior aos rendeiros, o sistema de terça tratava-se do arrendamento da terra ficando “duas pro rendeiro e uma pro patrão. Por exemplo, o caba tirava 30 arroba de algodão dessas trinta arroba de algodão a gente tinha 10 e o rendeiro tinha 20 isso se chama terça” (PEREIRA, 2017, p.41).

Os custos desta mão-de-obra, o processo do plantio e colheita do algodão atraíam os proprietários de terras. Estes sujeitos, dedicados a criação bovina, viam no algodão, na perspectiva de Aranha (1991), “a possibilidade de obtenção de uma renda adicional, que proporcionava significativas margens de lucros” (ARANHA, 1991, p. 208). Nesse sentido,

---

<sup>51</sup>Idem, p. 67.

<sup>52</sup>Ibidem, p.70.

<sup>53</sup>Ibidem, p.70.

haveria ainda mais a carência de mão-de-obra, o morador de condição era uma delas. A lavoura em questão, de subsistência, pertencia ao proprietário, todavia não havia qualquer garantia à mais, ao contrário, caso houvesse algum problema com a colheita o trabalhador era aqueles que arcava com o prejuízo, sanado com a próxima colheita (ARANHA, 1991, p. 211).

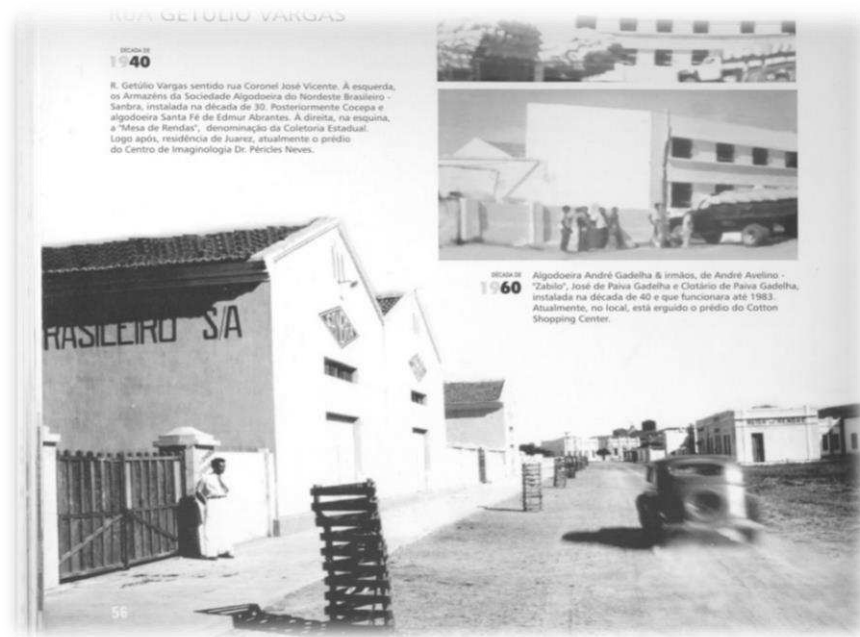
Quando se tratava de um pequeno agricultor, antes mesmo de apresentar qualquer problema, um intermediador comprava sua safra. Necessitado de dinheiro, o agricultor não tinha outra escolha e vendia a safra ainda na folha, por um preço bem abaixo do ofertado pelo mercado. Todavia, não era uma situação isolada, uma vez que abarcada toda a região sertaneja (ARANHA, 1991, p. 212).

No mais, a estrutura econômica algodoeira sertaneja apresentou “uma grande dominação de classe, em que grandes proprietários rurais e os comerciantes beneficiadores, indiscutivelmente os setores sociais mais abastados da economia algodoeira, tinham absoluto controle sobre a produção, beneficiamento e comercialização da fibra na região” (ARANHA, 1991, p. 215).

Com isso, fica claro e evidente o antagonismo das relações, todavia sem que nos aprofundemos vejamos as respectivas fábricas existentes em Sousa e as suas negociações.

Sediada nas cidades nas cidades de Cajazeiras-PB, Pombal-PB, Patos-PB, a **SAMBRA**, em Sousa, foi a primeira usina de algodão a emergir no ano de 1936. Tendo em vista o beneficiamento da fibra e do caroço do algodão, a Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro possuía capital estrangeiro com sua localização no centro da cidade (GADELHA, 1994, p. 138). Desse modo, ao passar pela “Telpa” antiga empresa de telefonia, bastava o sousense virar a direita pela Rua Getúlio Vargas em diante, a referida fábrica tinha instalada suas dependências FERRAZ (2004, p. 56 *apud* Silva, 2017, p.68). Observemos a imagem;

Imagem 10: Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SAMBRA)



Fonte: FERRAZ (2004, p. 56 *apud* Silva, 2017, p.68).

Fechada por um portão de madeira, a imagem acima a esquerda traz a fábrica da SAMBRA na década de 1940. Sua logo marca chama atenção pelo enfoque na letra “b” como se o intento fosse demonstrar a sua força tendo em vista sua consolidação na Paraíba. Para isso, seria imprescindível a presença de um segurança em seu portão, pronto, à postos e elegante para a necessidade de uma investida mais agressiva, ou simplesmente para abrir e fechar o portão. Diferente disso, o pequeno recorte acima refere-se a fábrica de André Gadelha & irmãos situada onde é o shopping Center, na saída da cidade, com destino à capital da Paraíba.

Dada a época e o enfoque na fábrica, outros detalhes nos chamam atenção na imagem. Em pequenas estruturas de madeiras, os vários “garajaus” enfileirados seguem a rua na mesma velocidade que o carro. Trata-se, antes de tudo, da preocupação em arborizar a cidade, ao mesmo tempo em que o chão em terra demonstra que não havia passado o asfalto que desenha a rua atualmente. Fazia parte de um ideal de organização e higienização do espaço urbano, incluindo cuidados com a limpeza, abertura de ruas, açougues, e a edificação de fábricas e cemitérios fora do espaço urbano, medidas que ajudavam na reformulação da estética urbana (SOUSA, 2019, p.102).<sup>54</sup> Apesar dessa construção do que deveria ser a cidade, outros interesses

<sup>54</sup>SOUSA, Maiza Ribeiro de. A caminho de Progresso: intervenções urbanas e (re) construção da cidade ideal/desejada (Antenor Navarro-PB 1947-1968) in: SANTOS, Raimundo Nonato Lima dos et al. *Cidades brasileiras: As cidades de Clío, abordagens históricas sobre o urbano*. Teresia-PI: EDUFPI, 2019, p.102.

vieram e o ideal de progresso se ressignificou. A referida rua ganhou um asfalto e muitas lojas que compõem o centro da cidade, todavia as árvores que ali foram plantadas foram arrancadas juntamente com os desejos de outrora.

Além da preocupação com a arrumação da cidade, coincidentemente, ou não, no ano de 1936 naquele mesmo fragmento geográfico do centro, por traz da referida Telpa, ficava o estacionamento de carros de linha (FERRAZ, 2004, p. 73). Assim, pessoas e cargas circulavam, subiam e desciam, nos carros, caminhonetes com destino aos sítios, cidades e distritos vizinhos.

Com isso, podemos afirmar que muitos fardos de algodão ou os seus derivados, saíram da SAMBRA da Rua Quintino Bocaiúva, ou até mesmo da porta da fábrica na paralela Rua Getúlio Vargas, para, por exemplo, destinar-se a estação ferroviária no bairro da Estação. Para isso, homens por cima e outros por baixo abasteciam os caminhões como no detalhe da imagem abaixo.

Imagem 11: Sopas em Sousa, em 1936



**Fonte:** FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 73.

De cima para baixo o fragmento fotográfico dá nota de seu Varelo, encostado em sua caminhonete demonstrando posse. Ao lado dos irmãos e com o carro carregado em mercadoria, o sujeito, de chapéu, em cima do caminhão, também faz pose para a foto segurando o que parece uma melancia. Abaixo, as “sopas” ou “jardineiras”, que formavam a linha intermunicipal, em

fileira, estão acompanhadas de seus passageiros, nesse momento, a maioria crianças (FERRAZ, 2004, p. 73).

Nela, ainda são vistos dois outros sujeitos com vestes da mesma cor, não sabemos ao certo se são os donos, mas a diferenciação da vestimenta pode indicar que se trata de motoristas, inclusive o que permanece sentado e parece vender ou ajeitar alguma coisa em seu caixote. Para nós, uma atividade que era comum tendo em vista que o centro da urbe, a feira central era marcada pelo encontro e pela busca de uma necessidade a ser atendida *vide* imagem 12.

Imagem 12: Feira central de Sousa no ano 1971



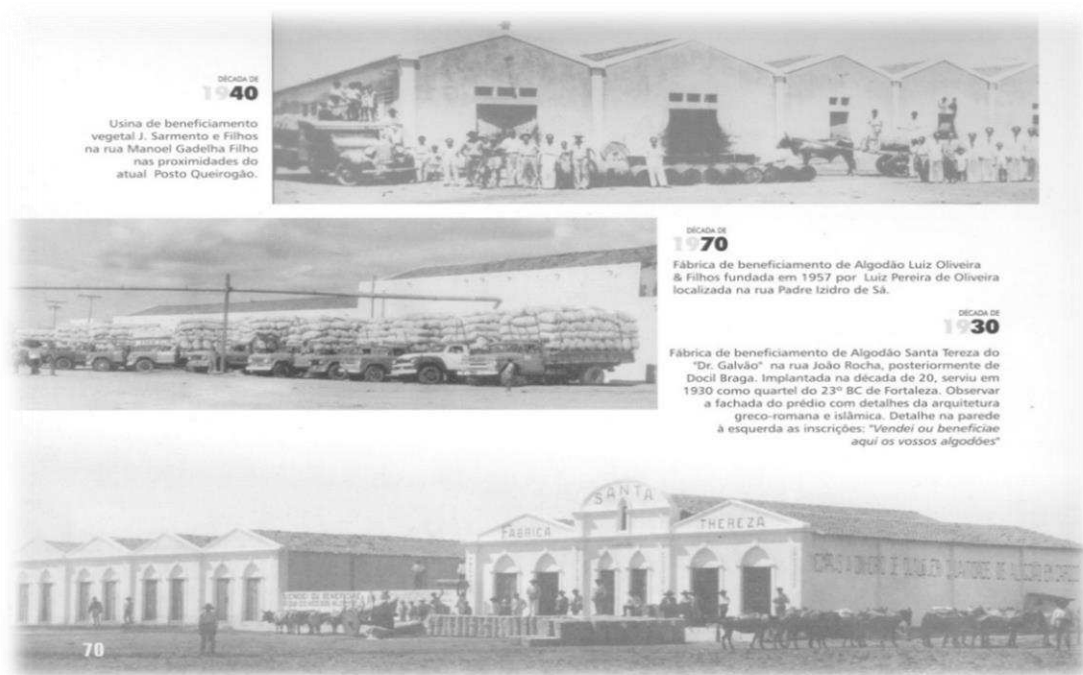
**Fonte:** CARVALHO, Vladimir. *O País de São Saruê*. Região aberta in: OLIVEIRA (2004, p? *apud* Silva, 2017, p.69).

As ofertas eram variadas, do calçado de couro, grãos, algodão, feijão, roupas, utensílios de cozinha à derivados do consumo animal, vendidos ali mesmo no chão. Sobre um pano que separava do contato direto com o chão ou sobre uma lona preta que os dividia do sol do sertão. Eram pessoas e produtos que se misturavam ofertando cor ao espaço, apesar do preto e branco preponderante da imagem de 1970. Sentados ou em pé, os sujeitos negociavam seus serviços, vendendo seu “peixe”. Eram realidades sociais que estavam ali em busca de sobrevivência,

vindos, talvez de um distrito vizinho ou da própria Sousa. Adultos, crianças, donas de casa, cumprindo seu dever de serem o que eram, pelo menos naquela realidade, era o que podiam ser, assim como, a mercadoria tinha seu papel.

Tudo fazia parte de um ritual que sintetizava um processo que, no caso ao algodão começava no chão, passava pela feira, antes de tudo, pela usina de beneficiamento. É aí onde a imagem 13 traz mais uma usina pertencente ao território sousense.

Imagem 13: Usinas de beneficiamento: Sarmiento & Filhos, Luiz Oliveira e Filhos e Santa Tereza em Sousa



Fonte: FERRAZ (2004, p. 70 *apud* Silva, 2017 p. 67.)

De cima para baixo, localizada na Rua Manoel Gadelha Filho depois do “Coton Shopping Center”, a primeira imagem retrata um momento da usina de beneficiamento vegetal **J. Sarmiento e Filhos**, na década de 1940. Ao observamos, as suas minuciosidades, destacamos a presença de mulheres, homens e crianças mescladas à existência de barris, de caminhões e uma carroça de boi, demarcando o moderno e o tradicional, uma conjunção de elementos que se cruzam e nos dizem muita coisa apesar das conversas e movimentação congelada pela foto.

Não só isso, uma vez que o lado esquerdo da imagem 13, a primeira das três, nos prende a atenção. Trata-se de identificar a presença de crianças acompanhando sujeitos de trajés simples e, portanto, trabalhadores da fábrica. Se eram curiosas ou faziam parte da mão-de-obra

da usina Sarmiento & Filhos, fica a incógnita, mas pode denunciar uma infância disfarçada, moldada, forjada ao interesse de uma elite (atenção para o canto direito da mesma imagem) que geralmente empregavam toda uma família para a labuta na fábrica. Afinal, as cinco fileiras da construção ao fundo, da fábrica Luís Oliveira & Filhos, ressalta que tratava-se de estruturas de grande porte que necessitavam de muita mão-de-obra.

Ainda na proeminência das fábricas na cartografia urbana sousense, vislumbramos por meio do segundo delineado da imagem 13, a fábrica **Luis Oliveira & Filhos**. Concentrada ao lado do cemitério velho da cidade, através da imagem em sua segunda captura, percebemos no estacionamento mais de 13 caminhões carregados com sacas de algodão, fator que evidencia a sua importância no cenário econômico da cidade, uma vez que ela começou a atuar em 1957 e a imagem referida é do ano de 1970.

Hoje em dia, sua presença não passa despercebida no cotidiano do morador daquele bairro. Com os resquícios de outrora, em volta, sua estrutura ganhou novos elementos e companhia. Aqueles mortos que descansavam e assistiam de seu túmulo, no cemitério “velho”, o “burburinho” de um dia de trabalho, foram multiplicados, pois, dois novos cemitérios abriram seus portões. E assim, como seus corpos se decompõem cobertos de terra, a parede da fábrica decompõe-se pela ação do tempo e sua não conservação.

Seu colorido perdeu o tom e sua firmeza, o cano comprido que antes ligava um prédio a outro, como na imagem acima, foi retirado recentemente. É como se, diante de uma nova configuração da rede urbana, que se emite com a nova gestão, não permitisse mais a presença daquele “símbolo”, ou, chegou-se à conclusão do risco de cair e ferir algum morador. Essa nova configuração marca, além do asfalto nas principais veias do bairro, a construção de uma praça em frente ao cemitério. Conheçamos, então, um traço da estrutura da Luis Oliveira & filhos.

Imagem 14: Ruínas da fábrica Luis Oliveira &amp; filhos



**Fonte:** Google maps.

No detalhe das imagens do canto direito é possível ver o pedaço de uma praça, recentemente construída. Compreendemos, com isso, que os locais onde as fábricas teceram seus fios de história, memória ressignificaram-se dando outros contornos ao espaço.

Daquilo que foi registrado em fotografia das usinas de algodão em Sousa, a usina **Santa Tereza** está entre as três imagens que compõem a imagem 13, encontrada no livro do memorialista Augusto Ferraz, “Além do Rio”. Sua posse pertencia inicialmente ao empresário “Dr. Galvão” no período de 1920, posteriormente passou para as mãos do sr. Docil Braga servindo também, no ano de 1930 “como quartel do 23º BC de Fortaleza”, estando presentes em Sousa, provavelmente, para o combate mais efetivo do banditismo no sertão. Desse modo, ainda hoje suas ruínas fazem parte da Rua João Rocha no Alto Capanema, já bem próximo ao centro da urbe. Vejamos;



Imagem 15: Resquícios da fábrica Santa Tereza no Alto Capanema em Sousa-PB



**Fonte:** Google maps.

Um conjunto de construções revelam que naquele trecho existiu uma fábrica de algodão. Pela proporção demonstrada na imagem 13, tratava-se de um negócio de grande porte, mas assim como as outras, teve sua produção interrompida.

De acordo com Pereira (2017) o bicudo foi a causa da “devastação das plantações” não só pelo Nordeste, pois, é em sua plantação que o besouro tem seu ciclo de vida completo (PEREIRA, 2017, p.45). Desse modo, em 1980 começou o declínio na produção algodoeira, onde, Pereira elenca alguns pontos que foram responsáveis por isto; a forte concorrência estrangeira, mudança no crédito rural, baixa no preço da pluma e dentre outros fatores (PEREIRA, 2017, p.31).

Não obstante, hoje em dia, principalmente com o auxílio de capital estrangeiro, em Sousa, tem-se retomado não só a produção algodoeira. Foi, por meio do grupo Santana com sede no Rio Grande do Norte, juntamente com a empresa Bayer de origem alemã, que a produção mecanizou-se em função de novas tecnologias. Com um investimento de 2 milhões de reais em 475 hectares de chão, a escolha pelo território se deu pela fertilidade de seu solo sendo propício para o cultivo, também, do algodão colorido (PEREIRA, 2017, p.32).

Embora numa proporção maior, o algodão e suas respectivas fábricas não foram às únicas em Sousa. Em 1956 o empresário da “indústria reunida rio do Peixe Ferreira & Fontes”

em requerimento, lembrou aos vereadores da Câmara Municipal do benefício de seu empreendimento na cidade pelo “aspecto mais recomendável ao nome que desfrutará Sousa”.<sup>55</sup>

Com a resposta positiva, através da aprovação do projeto de lei n° 194, a fábrica sediada no centro, na Rua Odon Bezerra, passou a compor o rol das fábricas e afins com impostos dispensados por 5 anos. Nesse sentido, o incentivo tinha o intuito de impulsionar a economia local por meio destas fábricas ou simplesmente à serviço de interesses próprios, já que, Sousa fazia/faz parte de uma rede familiar que ultrapassa os recônditos políticos e econômicos. A família Gadelha era a principal delas, cujo “império” foi edificado em uma política coronelista iniciada pelo sr. José de Paiva Gadelha no começo do século XX, sob um véu que o tornava um sujeito “zeloso e cuidadoso com a coisa pública, assim, enaltecia toda estrutura social econômica da cidade” (GADELHA, Dayvson, 2017, p. 27).

O zelo descrito na passagem, ou pelo menos o que aparentava, foi muito conveniente entre a classe política, não sendo difícil de compreender porque. Na gestão, na época, do prefeito Felinto da Costa Gadelha, outra fábrica foi favorecida com a isenção de 5 anos de impostos. Em mais uma sessão extraordinária na Câmara Otacílio Gomes de Sá, o projeto de n°197, escrito pelo vereador” Francisco Gonçalves da Silva, colocava na ordem do dia a indústria de cerâmica do senhor Ananias da Costa Gadelha, “a primeira no ramo a ser instalada no município.”<sup>56</sup>

Mais uma vez, o argumento que encabeçou a aprovação do projeto, deu-se no foco do desenvolvimento do plano industrial e melhoramento da cidade, uma vez que “em todos os recantos do país, as autoridades administrativas estão concedendo tais isenções”. O exemplo seguido através das demais cidades parece ter surtido efeito, isso porque segundo a memorialista Julieta Gadelha, em 1959 a urbe ocupava o 3° lugar em arrecadação em ICMS perdendo apenas para a Capital e Campina Grande.

Se a cidade produzia, a possibilidade de seu crescimento e abertura de mais indústrias e interesses de outros estados eram ainda maiores, necessitando que perpetuasse medidas como essa, assim como, criassem outras para que o ritmo não fosse perdido e dessa margem cada vez mais a melhoramentos.

E não foi diferente em décadas posteriores. Sob a administração do prefeito Francisco Gonçalves da Silva – vereador no ano de 1956 e autor do projeto que concedia isenção à fábrica de cerâmica - os empreendimentos criados no ano de 1963 também foram contemplados com o

---

<sup>55</sup>Projeto de Lei. Caixa n° I, livro 2. Arquivo da Câmara Municipal Casa Otacílio Gomes de Sá- Sousa-PB (1956, p.7).

<sup>56</sup>Idem. p.13.

projeto de lei, agora de número 432. Encontrada na Rua Sinfrônio Nazaré (a referência parte do antigo Campus da UFCG para o bairro São José), a fábrica de doses “Globo” passou quatro anos sem pagar imposto municipal<sup>57</sup>.

A história dessas fábricas em Sousa, das famílias de renome na cidade, antes de tudo, do algodão vai muito além do que pudemos desenvolver aqui. Elas envolvem muitos números, posições em rankings em detrimento de outras cidades. Fruto de uma narrativa histórica que perpassou muitas mãos, do sobe e desce de caminhões, carroças e trens. O constante; planta, colhe, negocia, beneficia na fábrica e exporta. Uma safra que foi prolongada por décadas e rompida em seu tecido com o fim da safra.

Assim é feita a história dos homens em seu tempo. Em Sousa ela foi traçada por resistência, contradições, transporte, saúde, letras, lazer, memória, identidade, trabalho, costurados não na fina seda, mas em panos grossos, estabelecendo conexões e revelando ressignificações. Todavia, seu forjar urbano nasceu das entranhas de largos tentáculos de uma política enraizada em relações familiares. Foram os Mariz, Sá, antes de tudo, os Gadelha que edificaram Sousa perpassando desde a economia ao lazer, representando seus interesses. Assim foi/ é feita a história de Sousa, do encontro do tradicional e o moderno, de disciplinarização de corpos, ruas e de personagens desconhecidos.

---

<sup>57</sup>Lei de nº 432. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 29 de junho de 1963.

## CAPÍTULO II

### SOB A TEIA DA MEMÓRIA, DO TREM E DO TRABALHO: UM COMPASSO CITADINO

#### 2.1- O mesmo trem que amedronta, seduz: a estação ferroviária

Quando o trem passou pela primeira vez despertou medo nas pessoas. Este, um acontecimento social que com o tempo, passou a ser parte do cotidiano da estação sousense. A estação virou um sinônimo de lazer e, no disse me disse das pessoas, o lugar mais movimentado de Sousa. Os aromas das ofertas, das pessoas que chegavam e saiam, a busca por uma paquera, atraíam o sousense a assistir o trem, em paralelo, viam a cidade incorporar normas e seguir um código que ditava as posturas.

Com base em nossas fontes determinadas para esse momento, de meados do século XX até começo da década de 1990, este capítulo traça um percurso pela trama política, pela inserção do trem na cidade e sua estação, pela feira e antes de tudo pelo trabalho. Afinal, para que toda orquestra diária tivesse vida era necessário todo um esforço de vários trabalhadores, desde aqueles que implantaram, os que conservaram posteriormente e assim sucessivamente. Foi um caminho desgastante onde aqueles homens não contavam com o básico para seu trabalho, até o momento que o trabalho foi interrompido definitivamente pela privatização.

Como pudemos capturar no capítulo anterior, Sousa antes e depois de ser receptora do trem possuía seu cotidiano peculiar, ao mesmo tempo, típico de uma cidade sertaneja. Em um dia qualquer da semana, por exemplo, por suas ruas planas o transeunte dividia espaço não apenas com outras pessoas. A circulação de seu ar logo denunciava quem, ou do que se tratava. O odor preponderante era oriundo da presença de vacas, cavalos, jumentos que por onde passavam, deixavam seus excrementos como rastros pelas ruas de terra.

Para a população, acostumada com esses detalhes comuns a seu cotidiano, talvez não fosse incomodo, até porque por muito tempo esses mesmos animais ajudaram no transporte de algodão e circulavam do centro a estação ferroviária junto ao caminhão. Esse e outros temas de perspectiva higienista, foram alvo de discussão entre os parlamentares da cidade gerando medidas higienização na urbe. Era necessário, ao longo do século XX, moldar a cidade de acordo com a aquisição dos mecanismos modernos eliminando os velhos hábitos.

Sendo assim, a reunião do dia 3 de setembro de 1984, pautou-se dentre os assuntos abordados, a reclamação do vereador Abidias. Segundo ele, ao caminhar pelo centro da urbe

deparou-se com uma vaca atrapalhando o trânsito.<sup>58</sup> Ora, Sousa possuía e ainda possui sua essência na ruralidade, tal fato era parte de sua construção, de sua identidade, querer alterar seria desejar que ela deixasse de ser a cidade que era/é.

Não obstante, a partir disto, os anos posteriores trouxeram a via pública à proibição da presença de animais. Caso eles fossem encontrados deveriam ser recolhidos no mesmo instante, a mesma coisa valia para os cachorros.<sup>59</sup> Com uma abordagem um pouco diferente, o ano de 1957 refletiu de como deveria ser o cercamento dos terrenos e afins.

Com o projeto de lei de nº 237 ficava eminentemente proibida a “construção de cerca de arame ou madeira”. Tanto os terrenos como os quintais não deveriam ter seu isolamento nem com cerca de arame, nem com cerca de madeira e isso valia para as cercas que já estavam erguidas. Eles ficaram condenados e regulados pelo Código de Postura da cidade tendo em vista “bases arraigadas no embelezamento e higiene da cidade”.

As medidas institucionalizadas pela classe política sousense preocupavam-se com o reordenamento da urbe e o seu “embelezamento”. A intenção era manter uma bela imagem da cidade levando em consideração a sua projeção externa. Não seria nada interessante um visitante deparar-se com as ruas em odor de fezes, terrenos cercados por arame e casas de taipa. Logo, notariam que as feições da cidade eram tradicionais.

Em virtude das demandas postas na Câmara dos vereadores, o senhor Manoel Fernandes Freitas teve sua casa de taipa desapropriada pelo poder público municipal. A ele, foi dada a contribuição de 5.000 contos de réis como uma forma que o governo municipal arranhou de sanar seu prejuízo. Segundo arguição, a residência localizada na Rua Galberto Filho, centro da cidade, dava ao ambiente um “aspecto desagradável a nossa cidade que tem conceito lá fora como uma das principais do Estado”. O outro argumento, foi a impossibilidade de dar continuidade a rua com a casa de taipa no local.<sup>60</sup>

A justificativa nos deixa bem claro que o único e exclusivo intento era com a imagem da cidade, cuja imagética cristalizada alimentada pelo poder público municipal, nutria bons “tons” para com o restante do território paraibano. É um fator característico da modernização, “império das seduções, a moeda mais atrativa e envolvente...a força da propaganda e do consumo” (ALBUQUERQUE JUNIOR, 2008, p. 66). E assim foi com o trem, do medo causado aos transeuntes à sedução de seu apito. Para isso, não há nada melhor que fazermos menção a

---

<sup>58</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, 1984, p.167.

<sup>59</sup>In: Lei nº 918, cap. IV, art. 84 e 85. Código de Posturas do Município de Sousa. Departamento de controle e uso do solo urbano, secretária de planejamento. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1979, p. 30.

<sup>60</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, 1984, p.167.

estes detalhes com uma lembrança de outrora, de quem vivenciou de perto a presença da locomotiva.

No ano de 1950, mais ou menos, ao passar pela “beirada” da minha casa no Sítio Pereiros, próximo a Sousa, a “cafuringa” estremeceu a terra com seu barulho e nos assustou com a sua “feiúra”. Com ela, um fogo aquecia a terra por baixo e ganhava o céu por cima, só podia ser a “besta fera”<sup>61</sup>. Seria naquele instante o nosso fim? (grifo da autora)

De repente, quase sem respirar e repetindo “[...]seu Emídio! seu Emídio! me acuda! pelo amor de Deus!”, um conhecido de papai entrou na minha casa de repente. Meu pai, sem saber o que fazer perguntou o que era. O sujeito em resposta aflito respondeu: “[...] meu pai dizia que ia chegar no mundo a besta fera e ela vem aí atrás [...]”. Chegando à cena minha mãe nem teve tempo de olhar do que se tratava, depressa, ela foi logo preparar um chá para acalmar os nervos do homem assustado.<sup>62</sup> Passado o susto, de tempos de outrora, ao falar sobre o assunto pousando para a foto...

Imagem 16: Ferroviário aposentado e sua esposa



Fonte: Arquivo pessoal, 2017

Foi assim, de pé, acompanhando a fala de seu esposo Vicente que dona Nensinha nos contou a sua experiência com o trem, inclusive, como ela mesmo disse “eu não fui não, para a estação atrás dele”. Provavelmente, a lida com a terra enlaçaram o casal em um só caminho, depois, foram traçando outros, até saltarem onde estão. Ela não é apenas esposa de ferroviário,

<sup>61</sup>Fazemos menção ao conteúdo da entrevista dada a autora por Jacinto e sua esposa “nensinha”, uma vez que ela conversou, ao mesmo tempo de seu marido. Em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

<sup>62</sup>Idem.

mas detentora de uma ligação, também, com o ambiente. Ela sorri, depois de nos ter contado da dificuldade de criar os filhos e construir sua casa no Jardim Santana, bairro vizinho do da Estação, sobretudo dos perigos; “tinha muita cascavel, nera, Vicente? Ainda hoje tem, mais o povo ia matando, cascavel e escorpião, nera, Vicente?”

O acontecimento decorrido na casa e contado por ela, do estado da pessoa ao ver o trem pela primeira vez, não asseguramos a veracidade. Nesse caso, não nos importa, uma vez que nosso papel não é dissecar um acontecimento para provar a todo custo sua veracidade. Faz-nos sentido, essencialmente, todo o imaginário, memória coletiva que se configurou em unidades de sentido e deixaram marcas a partir destas experiências de homens e mulheres determinados, também, por estranhamentos.<sup>63</sup>

Com o passar do tempo a figura do trem desconhecida e inusitada ressignificou e deu margem à esperança, considerado o signo do progresso e da modernização. Onde, algumas cidades foram criadas ao longo do século XX a partir do traçado ferroviário e outras se desenvolveram ainda mais.

Desse modo, as configurações que atribuem sentido a este estado de significações podem ocorrer em qualquer âmbito da esfera social, seja no lazer, no trabalho, em crenças religiosas ou profanas que circulam em qualquer sedimento da cidade (RIOUX, 1998, p.20).

Em uma mesma linguagem Alain Corbin (1998) percorre uma cidade francesa em seu imaginário entre os séculos XVI e XVII. Perpassando as representações em torno da investigação o autor envereda no campo dos comportamentos, da educação, das crenças atentando para a violência, tensões e a sensibilização diante disso, uma vez que cada indivíduo tem uma visão de mundo diferenciada do outro. Todavia, esse detalhe não os colocam como estranhos, ao contrário, é a divergência de visão que os entrelaçam e que constitui a história cultural.<sup>64</sup>

É sob a ótica dessa história cultural que temos base para mergulhar nos espaços sensíveis da cidade. Nisso, somos seduzidos a enxergá-la pulsando em seus odores, em ruídos, em cheiros, na paisagem envolta do seu imaginário social, a partir não da análise em si do objeto de pesquisa, mas o que se desencadeia a partir dele. Com a problematização da Associação dos

---

<sup>63</sup>Em uma perspectiva semelhante, Helmara faz uma leitura da ocorrência de um eclipse solar em Pombal-PB, na década de 1940. Embora o acontecimento tenha sido avisado, alguns populares, com medo, atribuíram o fenômeno ao “fim dos tempos”. Para a imprensa, não passou de algo normal, já que, ela não foi pega de surpresa, mas boa parte da população não tinha acesso a notícia com certa facilidade. In WANDERLEY, Helmara Gicelli formiga. *Cotidiano, cultura e lazer em Pombal: contradições do progresso (1927-1959)*. Dissertação de mestrado, Campina Grande-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2009, p.51, 59.

<sup>64</sup>In: RIOUX, Jean-Pierre; SIRINELLI, Jean François. *Para uma história cultural*. Lisboa: Estampa, 1998, p. 102-103.

Ferroviários de Sousa, por exemplo, destacamos a necessidade de caminhar pelo bairro da Estação, na estação ferroviária chamados pelo apito do trem na cidade.

O “espaço sonoro” denominado por Corbin tem seu som conduzido pelo movimento da produção de sentidos, os usos cotidianos e sua influência.<sup>65</sup> Os ruídos dotam um lócus de identidade e memória, deixando sinais que ajudam a identificar a região. Nesse interim, a sonoridade é quem guia “o território do agricultor ou do artesão, como o da família ou da comunidade na aldeia” (CORBIN, 1998, p.106)

Sob uma fina chuva que caiu na cidade depois de uma tarde quente, o trem começou, oficialmente, apitar por Sousa pelas “mãos” de ferro da Rede Viação Cearense (RVC). Em meio aos festejos, o jantar foi interrompido em maio de 1926. Era exatamente 19 horas quando a chuva “arrochou”, mas antes dela o próprio trem vinha, no oeste paraibano, em anos anteriores (1922-1923), galgando seu caminho sob a bitola de seus trilhos.<sup>66</sup> Ao dar uma atenção maior àquele evento, Rivaldo Sousa descreveu que a mesa dos convidados, posta ao ar livre, com capacidade para 50 pessoas, teve seu formato em “E” em alusão e homenagem ao presidente Epitácio Pessoa. Em meio a presença de autoridades locais e não só do estado, ao restante da população coube olhar de longe o acontecimento (SOUSA, 2011, p. 51).

Em anos anteriores, já se manifestava a preocupação e o interesse de se ter uma estrada de penetração no alto sertão paraibano. O trem vinha de Recife, passava por Timbaúba e ia para Campina Grande, só então voltando por Pilar o destino seguia a João Pessoa. No momento em que o trem começa a sinalizar para o sertão, uma parte da estrada de penetração vinha do próprio sertão e outra do Brejo em direção ao sertão com seu fincamento previsto na cidade de Patos., o presidente da Paraíba, Sólon de Lucena era o braço direito Epitácio Pessoa presidente da República. É em 1922 as obras da estrada de penetração foram interrompidas com a eleição de Artur Bernardes para presidência, apenas nos anos 50 retomariam as obras.

---

<sup>65</sup>Um exemplo desta influência é um anúncio de 1899 da padaria do senhor Antônio de Lima em João Pessoa. Seu diferencial era ser “movida a vapor”, uma referência a primeira concessão de estrada de ferro na Paraíba em 1880. Ou seja, era como se a passagem do trem para a população da época fosse uma “luz”, um exemplo de sucesso que deveria de algum modo ser apropriado. In: Almanak administrativo, mercantil e industrial do estado da Parahyba. 1899, p. 168. Com o bairro da Estação esse aspecto identitário é bastante forte o que marcou uma relação entre o trem e a estação.

<sup>66</sup>Esquadrinhando algumas cidades nordestinas e do Brasil especificando o momento das inaugurações das estações, Aranha ressalta o espetáculo, entusiasmo, a alegria das pessoas em esperar pelo trem ao longo do século XX. Todavia, nos faz refletir o tom de uma inauguração destas em uma cidade em que pouco se teve a notícia de um carro ou qualquer outro mecanismo moderno. In: ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese de doutorado. Campinas-SP: (UNICAMP), 2001. P. 385.



Em mensagem enviada ao relatório de província, o presidente da Paraíba Sólon de Lucena destacou o atrofio do setor agrícola em virtude do alto valor cobrado no frete nos bens de produção. A preocupação delineada pelo presidente não era em vão, uma vez que o sertão produzia, além do algodão; carnes, queijos, fibras têxteis, cereais e peles (LUCENA *apud* SILVA, 2017, p.60).

Até Sousa o valor cobrado para transporte de carga era de 22\$000 contos de réis, para Cajazeiras 26\$000 e assim sucessivamente (SOUSA *apud* Silva, 2017, p. 61). No Ceará, também nessa perspectiva, o transporte de bens “absorve boa parte da lucratividade do produtor”, levando em consideração o que esse produtor conseguiria vender, sua lucratividade deixava em frete quase 30%. Em consonância, esse valor variava de acordo com a distância do litoral podendo aumentar gradativamente. A partir disto, o argumento que Galvão usa em sua escrita parte da lógica de que, se o sistema de transporte do Ceará fosse mais “eficiente e barato haveria naturalmente, uma expansão da área agrícola”. Assim, haveria um alargamento na produção e uma lucratividade maior para o produtor (GALVÃO, 2019, p. 31).

Como posto anteriormente, a mesma experiência de frete enfrentada pelo Ceará acontecia na Paraíba. Até que, no início dos anos de 1920 através da construção de um ramal especial proveniente de Lavras da Mangabeira-CE, sob o traçado da linha de Baturité o trem adentra o oeste paraibano, rasgando o solo sertanejo. Naquele momento a Paraíba estava sob a liderança do presidente Sólon de Lucena (1920-1924), mas é no solo cearense que à princípio, a disputa e a aprovação do traçado mexeu em na estrutura daquele estado.

A elite política cearense possuía uma exímia retórica que os permitiram de tantas outras conquistas, um traçado ferroviário. Conseguir o prolongamento do ramal era de suma importância, uma vez que Galvão (2019, p. 105-106), problematizando um recorte de 1870 a 1930, evidencia que o este prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité ancorava-se, também, em um receio. Uma notícia agitou e ameaçava os planos de Fortaleza-CE. Nela, consta a entrada de Pernambuco como concorrente, uma vez que era de seu interesse criar um ramal que saísse de Caruaru a cidade de Crato-CE. O autor ainda ressalta que o mais racional a ser feito, diferente do que acabou sendo definido, seria a construção da Estrada de Ferro de Aracati-Icó, “margeado todo o vale do Jaguaribe, a área mais populosa e rica do Ceará”.

Mas, como notamos, contrariando o argumento plausível apresentado pelo autor a linha de Baturité vigorou. Nesse interim, não só Sousa agraciou-se com uma estação ferroviária, a cidade adjacente de Cajazeiras-PB, também, só que, como abordado por Rolim sua estação foi inaugurada em 1932, a de Sousa desde 1926. Em sua arguição, para Rolim (2010, p.51) este momento foi essencialmente significativo para as cidades do interior por inicializarem seu

“processo de modernização”. De tal modo que esse processo se efetivou com a inserção de mecanismos modernos e a transformação urbana, mas com o encontro entre o “arcaico e o moderno” em função da “nostalgia pelas tradições”.

Deste encontro e manutenção das tradições, ao passar também pela cidade de Antenor Navarro (São João do Rio do Peixe), primeiro núcleo urbano possuir uma estação no Alto Sertão, a locomotiva ancorou, posteriormente, a Pombal-PB (1932), a Patos (1944) até 08 de fevereiro de 1958 com Campina Grande-PB. Estabelecida toda a ligação do território paraibano esse feito foi, a priori, fincando em um discurso modernizador, um mecanismo elaborador da rede de busca pela empreitada ferroviária.

Ora a questão econômica assumia a fala dos parlamentares, ora as mazelas da seca que teceu uma importante teia de sensibilização, apelo, formando uma conjuntura marcada pela “teatralização”<sup>67</sup> daqueles sujeitos. Ainda assim, no interior paraibano os açudes de Engenheiro Ávidos (Boqueirão de Piranhas), São Gonçalo e o de Pilões, tiveram suas obras avançadas e concluídas em 1936 em função do andamento das atividades com o trem.

Apesar deste âmbito está envolvido por interesses, é sabido e inquestionável que a seca vitimou um significativo número de pessoas, conforme mostra o dado do Relatório da RVC, contabilizando 200.000 “almas” do final do século XIX e começo do XX (Ferreira, *apud*, Silva, 2017, p.58). Com isso, a imagem que se idealizou do trem foi do “salvador”, o progresso que adentrava as “porteiras”, principalmente das cidades sertanejas, o que não se falava era o seu real estado diante das circunstâncias do momento.

Na linha de raciocínio de Galvão (2019, p. 15), o trem teria chegado ao país em atraso, já a “ensaiar seus primeiros passos de sua longa e agonizante decadência”. Um dos argumentos que fundamentam essa ideia é a predominância da “cultura patrimonialista foi dominante em toda formação histórica do Estado brasileiro”. Ou seja, bens e interesses se misturavam, sendo de esfera pública e privada com o intuito de atender a um só segmento, o interesse de algum parlamentar. Por ora, não adentraremos a esta questão emblemática e que levou o sucateamento da ferrovia no Brasil, agora, nos perguntamos quem tinha acesso a uma viagem de trem? Vejamos;

Eu saía da minha casa no Ceará para a cidade de Santa Helena na Paraíba, aí tomava o trem e vinha para Sousa. Na estação ferroviária, descia. Muito boa, muito calma era...era beleza. Aí eu ia para a casa da minha cunhada e todas as

---

<sup>67</sup>Para aprofundar-se com mais afinco no item, ver: ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese de doutorado. Campinas-SP: (UNICAMP), 2001.

noites eu ia ver a chegada dos trens e para paquerar os gatos que vinha (SILVA, 2019, p. 2).

Hoje, com 70 anos de idade, Heraldina Silva relembra seu tempo de juventude. Logo cedo, quando era dia de viajar, no final da década de 1960, ela saía de sua cidade Umarí-CE, em alguns casos a pé, para a vizinha cidade de Santa Helena-PB. De lá, ela embarcava no trem com destino a Sousa com origem em Fortaleza-CE. Acomodada em um vagão desgastado da RVC, embora seu depoimento não evidencie, Heraldina chegava na cidade e ia para a casa de sua cunhada.

Dos dias em que ficava em Sousa, as noites eram dedicadas as idas a estação ferroviária. O que a entrevistada não conta no trecho é que, a casa de sua cunhada ficava também no bairro da Estação. Tudo era comum naquele espaço, o apito do trem, a movimentação na estação, mas cada vez que o trem chegava ainda sim, era novidade, por aquilo que ele conduzia. As moças da localidade frequentavam o espaço para paquera, com dona Heraldina não foi diferente. Em busca de “paqueras”, de rapazes, cujo codinome refere-se a “gatos”, os moços que desembarcavam era atração principal para a jovem.

Embora a viagem de trem fosse comum até mesmo ao menos abastados, a viabilidade do trem não o tornava um local democrático. Isso porque, seus vagões foram tatuados com a diferença de classes. A 1ª delas ocupava o vagão com restaurante, bancos acolchoados e lavatórios. Ainda que não houvesse muita diferenciação, a 2ª classe, apontava desconforto em detrimento da primeira. Se a segunda classe era distinta da primeira, a 3ª era marcadamente definida pelo tumulto. Dividindo espaço com o cheiro de vômito, banheiro “imundo” e lotação, as bagagens e animais de pequeno porte eram extensão de alguns passageiros (ARANHA, 2001, p. 357-358).

No conto do caixeiro viajante, Kafka narra a história de Gregor. O personagem, antes de passar pelo processo de metamorfose, em que o transformou em um repulsivo inseto e trancafiá-lo em seu quarto, trabalhou em uma estação de trem. Rotineiramente, Gregor queixava-se “quão trabalhosa é a profissão que escolhi! Um dia sim e outro também de viagem”, não era apenas isso, era ter de “cuidar das conexões dos trens; a comida ruim...”. A efemeridade também descansava sobre o trabalho, pois, as relações “mudam sempre, que não duram nunca, que não chegam nunca a ser verdadeiramente cordiais, e nas quais o coração nunca pode ter participações.”<sup>68</sup>

---

<sup>68</sup>KAFKA, Franz. *A metamorfose: um artista da fome; carta ao pai*. São Paulo: Martin clarete, 2012. p. 10.

O trabalho com o trem, a partir da experiência de Gregor, provocava-o desgaste, antes de tudo tolhia a sua experiência de tecer relações duradouras. O que marca as estações são as passagens de ida, de volta. São muito rápidas, de sopros de instantes. Assim, era a estação sousense, onde o passageiro com destino a cidade finalizava seu transcurso e descansava em uma das duas salas disponíveis. Acomodava-se, tomava um café e comia um bolo, até tomar seu rumo. Em outra sala, o agente administrativo trabalhava para que tudo caminhasse nos trilhos, assim como, o armazém que guardava a carga.

Situada ao sul da cidade e distante mais ou menos um quilômetro do perímetro urbano, a estação também dividia espaço com outras 6 construções. Para apoio dos ferroviários, foram construídas cinco casas, dentre elas o castelo responsável pelo acolhimento do pernoite daqueles sujeitos (Sousa, 2011, p. 46-51). A sexta casa destinada a moradia do mestre de linha e para quem fazia manutenção na linha, hoje, pertence ao ferroviário aposentado José Leoncio. Mesmo com o fim dos ramais “quem morou nas casas se apossou, tanto da rede cearense como da Mossoró”.<sup>69</sup>

As privatizações fizeram do setor ferroviário, sucata. Não havia preocupação alguma com o destino de todo o patrimônio ferroviário e isso incluía todas as construções. Outra hipótese é que a posse das casas pode ter sido dada em troca dos direitos acumulados com os anos de trabalho. Abaixo em estilo *art decó* notamos uma construção do início do século XX, conservada e guardiã do símbolo da RVC. Sua localização faz-se em frente à estação ferroviária. Um ponto estratégico, tanto pela proximidade com o local de labuta como uma vigilância constante ao espaço. Na imagem ao lado, já percebemos um pedaço de seu interior.

---

<sup>69</sup>Entrevista concedida a autora por Vicente Jacinto e sua esposa “nensinha”, uma vez que ela conversou, ao mesmo tempo de seu marido. Em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

Imagem 17: Casa da antiga RVC



**Fonte:** Arquivo pessoal 2017

Imagem 18: Ferroviário aposentado

Junto a esse recorte da casa, um senhor descansa em sua cadeira amarela. Hoje, com 68 anos, o mestre de linha José Leoncio foi transferido de Patu-RN para Sousa em meados da década de 1980. O seu trecho de trabalho era o ramal Mossoró-Sousa, posteriormente, tornou-se Sousa-Pombal. Ao ser destinado a função adquiriu morada na casa da rede permanecendo até hoje.

Dentro dela, percebemos que foram feitas algumas alterações, como a área em que o senhor se encontra e um quarto no lado esquerdo, perceptível na imagem da frente da casa. Todavia, seu interior, ao que parece, permanece original, do período de sua construção.



**Fonte:**  
Arquivo  
pessoal  
2019

Em losango vinho, a cerâmica nos chama atenção ao contraste com os móveis. A porta, provavelmente em madeira, ao que parece um quarto, se destaca pelo seu tom verde. Já em tom mais claro, o da parede dialoga com o quadro que o segura, assim como, com o tapete vermelho e o jarro de rosas. No topo da sala, a presença do religioso afasta o mal antes que atravesse a porta, um ato que começa logo na entrada com a planta “comigo ninguém pode”, posicionada estrategicamente a esquerda.

São detalhes que demonstram o zelo do aposentado e família com a casa, desde a sua fachada a preservação de seu interior. Vai muito além da lembrança de tempos de outrora, pois é presente e se mantém vivo no ambiente. Diferente da estação ferroviária que se deteriora aos seus olhos.

O trem em toda a sua conjuntura em suas linhas, casas, depósitos de peças e tudo que correspondia ao cenário ferroviário, faz parte de um apanhado de bens que deveriam ser preservados e não permitir o contrário. Para esse fim, foi criado em 1986 o PRESERVE que constitui a preservação do patrimônio histórico ferroviário (MEDEIROS, 2007, p. 34). Todos os bens da extinta REFFSA deveriam ser cuidados, porque neles estão a união de investimento de tempo, trabalho e incentivo financeiro no Nordeste.

O prédio da estação sousense é um exemplo do descaso em sua preservação por parte dos órgãos competentes. Tombada como patrimônio pelo IPHAEP (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico da Paraíba) sob o decreto nº 22.082 de 03 de agosto de 2001, a estação passou por uma avaliação realizada em dezembro de 2000 pela coordenadoria de arquitetura e ecologia que afirmou o seu bom estado de conservação. Só que, de lá para cá nada mais foi feito neste sentido. Com isso, é assim que a estação desenha sua imagem no espaço:

Imagem 19: Estação ferroviária de Sousa



Fonte: Arquivo pessoal, 2019

O céu limpo, com apenas algumas nuvens e o sol reluzindo na estação, indicam mais uma manhã quente na cidade de Sousa. O prédio da estação ainda conserva sua cor amarelada, embora desbotada e manchada pela ação do tempo. Suas portas e janelas compridas, não escondem as sombras que, dentro dela fazem morada. É perceptível, nada foi feito para reverter a situação, pela falta de uma educação patrimonial e a união de órgãos “que visem promover a inclusão social da comunidade do entorno desse patrimônio” (ROLIM, 2010, p 115). Onde, Rolim aponta a importância da união do município com a escola e o IPHAEP, na disseminação dessa cultura e importância da preservação.

Na imagem, seu lado direito chama atenção, ao que parece, para uma balança gigante que determinava os pesos e medidas antes de deixar partir a carga. Seus trilhos, que faziam esta condução, não estão mais visíveis. Cobriram-nos de terra disfarçando o que “era uma ruma de linha... primeira, segunda, terceira, quarta, quinta e sexta”. Esta organização, segundo o barraqueiro Martins, dava prioridade ao trem de passageiros “porque esse tinha destino certo, o cargueiro não. Aí chegava o trem de Pombal a Sousa e partia ele primeiro, por trás. Depois é que vinha o cargueiro” (RODRIGUES, 2015, p. 5). Na lógica, após a saída do trem de passageiro fazia-se a manobra e o cargueiro encostava. Isto porque, “era uma estação certa de tudo. Aqui trocava tripulação, abastecia, aqui fazia manutenção de oficina mecânica, às vezes dava problema nas roda do trem ai tinha os mecânicos aqui, trocava, quando vinha furado” (RODRIGUES, 2015, p. 5).

A imagem também deixa perceptível as bancas da feira de fruta que ocorre toda quarta feira. O trem parou de passar, mas o espaço ainda permanece vivo, não apenas em memória. Uma prova disto, é a resistência do barraqueiro Martins, que, “trancafiado” dentro de seu barraco tendo em vista a incidência de roubo, ainda permanece desde 1980 na estação.

Em sua história, paulatinamente a estação ferroviária de Sousa ganhou fôlego e foi incorporando novos ramais. Iniciado em 1919 a finalização do trecho Mossoró-Sousa, com 243 km e o trabalho de 664 pessoas (TELLES, *apud* Silva, 2017, p. 71), deu-se em 1951, com o trem saindo de Mossoró e percorrendo o estado potiguar por: Porto Franco, Caraúbas, Patú, Frutuoso Gomes, Almino Afonso, Antônio Martins, Alexandria, e gov. Dix-Sect Rosado. Ainda no Rio Grande do Norte, a Estrada de Ferro Central do RN e a Estrada Natal Nova Cruz, operavam em outras cidades do estado (MEDEIROS, 2007, p. 34).

Em quatro dias da semana na segunda, quarta, quinta e sexta o trem fazia o percurso por estas cidades, indo e voltando, onde, em 1958 encontrou o terceiro e último ramal da estação sousense. Nesse momento a Paraíba passou a interligar todo o seu território. Mas, a cidade não

contava apenas com os trilhos. Foi instalado no ano de 1954 um “campo de pouso” que acolhia uma aeronave de São Luís do Maranhão e outra de Recife- PE, duas vezes por semana (*Letras do Sertão*, 1954, p.22). Provavelmente, as transações comerciais, ou qualquer outra atividade entre as localidades não eram de grande porte, uma vez que, para a época, deveria ser um serviço oneroso.

Ainda no setor de transporte, as companhias de estradas de ferro, RVC e a Estrada de Ferro Mossoró-Sousa foram proprietárias de Agência Telefônica na cidade. A localização ficava entre Sousa e a fazenda Acauã em que a RVC operava. Em outras vilas como; são Francisco, vila de Santa Cruz, Nazarezinho e o povoado de Aparecida eram gerenciadas pelo “Departamento dos Correios e Telégrafos” de Sousa. (*Letras do Sertão*, 1954, p.22). Apenas a vila de S.J da Lagoa Tapada pertencia aos cuidados do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS).

Para comunicar-se na labuta com o trem, os ferroviários faziam uso do telefone. Com isso: “no início era subindo um poste para colocar um telefone. Quando a gente encerrou o ramal era tudo motorizado, troller motor, comunicação feita através de rádios.”<sup>70</sup> Ou seja, a configuração do trabalho só melhorou quando a via começou a encerrar as atividades.

Se por um lado, havia telefone em postes, por outro, a carência de sinalização reinou na ponta do discurso na Câmara dos vereadores. Pelo menos é o que denotou, no dia 27 de março de 1968 o apelo “ao senhor diretor da Rede Ferroviária Federal S.A no sentido de que o mesmo mande sinais com avisos luminosos”. A solicitação referia-se ao cruzamento da estrada de ferro com a pista sentido bairro Jardim Brasília. Nela, geralmente, a partir da estação se estendia ao bairro, “as vezes duas maquinas acoplada com a outra. O cargueiro puxava vinte, trinta carro, quarenta. Ficava lá no Jardim Brasília nos curral de ferro”.<sup>71</sup> A comunicação realizada neste dia foi direcionada, também, ao “delegado de trânsito dessa cidade”. Não obstante, o vereador Francisco Pereira Gadelha solicitou ao diretor da companhia, ainda, que fosse construído um “isolamento para pedestres” na estação.<sup>72</sup>

Nesse caso, as demandas apresentadas pelo vereador eram de interesse popular, uma vez que na fala de Francisco Gadelha “havia bastante acidente naquela travessia que vai pelo Frei Damião.”<sup>73</sup> O bairro mencionado faz divisa com o bairro da Estação, conseqüentemente ele e o bairro Jardim Brasília assistiam o trem passar em suas entranhas, então tornava-se

<sup>70</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio em 30 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB.

<sup>71</sup>Entrevista concedida a autora por Vicente Jacinto e sua esposa “nensinha”, uma vez que ela conversou, ao mesmo tempo de seu marido. Em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

<sup>72</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, dezembro de 1968, p.60.

<sup>73</sup>Entrevista concedida a autora por Neto Amorin em 02 de setembro de 2019 na cidade de Sousa-PB.



comum alguns acidentes. O mais grave transcorreu no Frei Damião no final da década de 1980. “Uma vez aconteceu um acidente ali de trem com um ônibus, mas foi um erro...foi o erro do motorista do ônibus, porque o trem vem na linha...o trem vem de longe”.<sup>74</sup> Na ocasião, talvez o maior para época e a cidade, morreram, mais ou menos, oito pessoas.

Na mesma época, só que na região de Junco do Seridó na BR-230, um acidente entre um ônibus e um carro vitimou fatalmente 2 pessoas e feriu 22. Conduzido pelo motorista Valdemar Alves de Sousa, residente na Rua das Queimadas em Sousa, o ônibus da empresa Gaivota iniciava seu percurso da cidade de Iguatu-CE para a capital pernambucana com rota traçada por Cajazeiras-PB, Sousa-PB, Pombal-PB, Patos-PB, Campina Grande-PB e João Pessoa-PB.

A notícia divulgada pelo jornal *A União* não enfatiza a causa do acidente, mas constata que o veículo seguia em alta velocidade. Na casa de saúde em Campina Grande Dr. Francisco Brasileiro, os parentes dos feridos chegavam em grupos, advindos de cada uma das cidades por onde a Gaivota passava. Uma das vítimas o cobrador Afonso Carvalho de 22 anos era morador da vizinha cidade de Cajazeiras-PB, a outra um comerciante de Campina Grande-PB o senhor Jaime Matias.<sup>75</sup>

Tragédias dessa configuração estavam propensas a acontecer a qualquer momento e tornavam-se ainda mais complexas porque envolviam pessoas de diferentes localidades. Ao serem perguntados sobre o acidente do trem, notamos que os ferroviários aposentados não aprofundaram na questão, apenas destinando a culpa ao motorista do ônibus. Havia uma imagem a ser zelada, antes de tudo, uma questão identitária em que envolvia a ferrovia, uma ideia de pertencimento daqueles homens ao trabalho, a labuta diária e que não se admitia erros tão graves, mesmo que, no caso acima, o erro tenha sido, até então, aparentemente do motorista.

Apesar disto, por um determinado tempo o trem era a alternativa mais segura e viável para transporte de passageiros, ainda mais em se tratando de cidades no sertão, uma vez que de Sousa para Mossoró-RN “teria que ir de estrada de barro, pau de arara, caminhão. Ai depois começou a fazer a linha de ônibus, foi também diminuindo o transporte ferroviário.”<sup>76</sup> Quando o trecho entre as duas cidades foi inaugurado era a alternativa mais viável, até que, o ônibus passou a circular no trecho.

---

<sup>74</sup>Entrevista concedida a autora por Heraldina da Silva, ex moradora do bairro da Estação, em 24 de setembro de 2019 na cidade de João Pessoa-PB.

<sup>75</sup>*A União*, João Pessoa-PB, 14 de novembro de 1989.

<sup>76</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio em 30 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB.

Não demorou muito para as estradas de rodagem passarem a atrair todas as atenções e ações voltadas para o seu desenvolvimento. Em mais uma reunião da Câmara dos vereadores em Sousa, no mês de julho do ano de 1969, este tema tomou discussão a partir da leitura do ofício de nº 1.466 do Departamento nacional de Estradas de Rodagem. Seu teor tratava-se da “liberação de cotas do Fundo Rodoviário Nacional” com a abertura de “crédito especial de até \$500.00 (quinhentos cruzeiros novos), para o fim que específica”. Requerido por, na época, vereador Sinval Gonçalves Ribeiro, o pedido de liberação foi encaminhado ao setor de finanças para as devidas providências.<sup>77</sup>

Nesse mesmo dia, mais uma vez o transporte foi exponencialmente evidenciado, só que tratava-se de uma nave espacial. É que, um dia antes foi direcionado ao espaço, dos Estados Unidos, o Apolo 11. Naquele momento, supostamente, o homem havia pisado na lua pela primeira vez e os vereadores sousenses impressionados com o feito, não poderiam deixar de parabenizar o presidente dos Estados Unidos. Foi, nesse sentido, que o parlamentar Francisco Pereira Gadelha requereu o envio de uma mensagem de “parabéns, pelo heroísmo e bravura com que se conduziram os astronautas que pilotaram o dito aparelho”.<sup>78</sup>

Em solo sousense, a nave chamada trem, paralela ao desenvolvimento cada vez mais constante das estradas de rodagem, nunca deixou de ser motivo de solicitações, requerimentos na câmara municipal. Baseado no exemplo seguido pela cidade de Patos-PB, sertão paraibano, e normatizado pela RVC (Rede Viação Cearense), Francisco Gonçalves solicitou um trem de passageiros que saísse no sábado, dia de feira, de Boa Esperança-PB para Sousa. O requerimento que deveria dar voz aos parlamentares e destinado do diretor da Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, foi discutido no ano de 1955, devendo beneficiar aquela região - com chegada em Sousa as 9 horas e retorno as 15 horas- que tocava em Santa Cruz-PB, São Francisco-PB.<sup>79</sup>

Em dias como esses, era o momento em que os feirantes labutavam na venda de suas variedades. As outras pessoas, “daqueles que tinham interesses a solucionar na cidade”, aproveitavam o ensejo para fazer compras ou visitar parentes e amigos. Não só os sujeitos ganhavam com a benesse e, Francisco Gonçalves já atentava para isso: “o comércio, conseqüentemente, poderá lucrar muito com a medida, especialmente porque os interessados terão transporte fácil.”<sup>80</sup>

---

<sup>77</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, julho de 1969, p. 165.

<sup>78</sup>Idem.

<sup>79</sup>Ibidem, em 15 de agosto de 1955. p.119.

<sup>80</sup>Ibidem. p. 120.

Terminada a feira, o freguês que vinha das vilas e distritos vizinhos tinha que fazer-se uso de algum meio de transporte. Ele poderia ir e voltar de carroça, mas imaginemos quão penoso e demorado era um trajeto mesmo em um percurso curto. Com o trem, o feirante poderia dispor de mais variedades e quem ia comprar, podia fazer uma aquisição bem maior, porque no final da tarde haveria como transportar e de modo mais confortável a si e sua carga. Para Sousa ficava o aquecimento da economia em diversos setores.

A convergência de sabores, cheiros, tecidos e afins faziam dos encontros semanais na feira de Sousa, um verdadeiro mosaico de cores. Naquele momento, a Rua Nabor Meira preenchia rapidamente seu espaço com os traços de uma feira. Observemos o registro de 1955.

Imagem 20: Feira em Sousa em 1955



**Fonte:** FERRAZ. *Além do rio*. 2004, p. 42.

Protegidos por tendas ou estendidos pelo chão, as mercadorias tomavam a rua da atual localização da Câmara Municipal de Sousa. Desse modo, na falta de mercados, a feira “tem como objetivo facilitar a população a aquisição de gêneros alimentícios”, todavia para o seu funcionamento de forma fluida “deverá oferecer livre acesso a veículos e situar-se a artéria tronco da cidade”.<sup>81</sup> Apesar de ser uma norma de 1980, a imagem mostra a sua efetivação desde a década de 1950 com a rua livre para acesso de pessoas e transportes.

Preocupada com o planejamento do espaço, a lei municipal n° 949 ainda ordenava a divisão da feira em setores. O setor 1 seria das carnes, aves e derivados, o setor 2 frutas, legumes

---

<sup>81</sup>In: Lei n° 918, cap. VIII, art, 157. Código de Posturas do Município de Sousa. Departamento de controle e uso do solo urbano, secretária de planejamento. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1979, p. 31.

e assim sucessivamente. Para a segurança do feirante, um guarda observava o espaço o que “deve garantir, ao feirante, disciplina, ordem e segurança”.<sup>82</sup> Essa necessidade de uma atenção maior, não escondia a visão potencializada de um possível foco de doenças, uma vez que era/é muito comum o consumo de alguma fruta no local, assim como seus restos espalhados ao chão.

Ao contrário, na perspectiva dos feirantes o local era “território tradicional de sociabilidade de agricultores, feirantes, artesãos e desocupados; lugares já conhecidos, de onde alguns retiravam sua sobrevivência; ponto de encontro certo para familiares e amigos nos dias de feira” (SOUSA, 2001, p. 277). Após as vendas na feira, chegada a hora do almoço, essas mesmas pessoas, sozinhas ou acompanhadas iam para o mercado público no centro da cidade, degustar um cardápio essencialmente nordestino.

Algumas iguarias também eram encontradas na estação ferroviária, no bairro da Estação. A intensa agitação na estação facilitava a oferta e compra de comida, bebida ou qualquer outro artigo posto à venda. Imagina com o encontro dos três trens de passageiros? “Parece que nas quintas, tinha um dia ai, que vinha o trem de Mossoró, Fortaleza e Ricifi”, era um vai e vem, sobe e desce, “parecia uma noite de festa” e cada trem de passageiro “parece que ele andava com seis vagão, era cheio de gente”.<sup>83</sup> Em consonância, os vendedores aproveitavam ainda mais esse movimento, nem as crianças ficavam de fora pois pequenos grupos vendiam água.

Todo esse burburinho preenchia o imaginário da população tornando a estação o lugar mais movimentado da cidade e um espaço de sociabilidade. Assim como, a feira da troca a feira de frutas enchia/enche de cor todas as manhãs de quartas e domingos o bairro da Estação. O barraco de seu Martins ainda hoje convida todas as noites o transeunte sousense para tomar sua sopa, movimento que faz desde a década de 1980. Estes elementos mesclados aos do bairro tornaram peculiar aquele cotidiano estabelecendo uma forte ligação com a estação ferroviária, de continuidade e permanência do qual veremos melhor no capítulo sobre o bairro. A história do trem em Sousa não foi marcada e nem marcou apenas um âmbito político, econômico, em discurso de grandiosidade, seca, exportação. Em algum momento ela tocou a vida e hoje, a memória, de alguém que viajou ou simplesmente frequentava o espaço, ainda mais daqueles que contribuíram para a solidez dos trilhos em suas dormentes.

---

<sup>82</sup>Idem.

<sup>83</sup>Entrevista concedida a autora por Jacinto e sua esposa “nensinha”, em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

### 2.1.1- Mãos que conduzem e trilhos que se arrastam: trabalho e privatização.

Foram 83 anos passando por Sousa, para que corressem os trilhos em solo sertanejo, foi necessário um grande esforço e de muitas mãos. A implantação dos trilhos, em seus vários momentos de extensão dos trechos, pode contar inicialmente com os cassacos, ou até mesmo com agricultores que eram recrutados para o trabalho. Aqueles homens exerceram muitas vezes, múltiplas funções, sobretudo, sob um trabalho opressivo que sequer contava com proteção. Neste tópico perceberemos como os sujeitos foram despertados para uma consciência de classe, em que momento houve uma melhora no âmbito do trabalho e os trilhos que foram arrastados pela privatização e sucateamento da malha.

Nisso, começamos pela fala de um vivente do âmbito em questão.

[...] eu sou fi dum logrador. Eu me empreguei em sessenta, até a idade de vinte e um eu trabalhava na agricultura mais meu pai, trabalhei catorze anos na agricultura, aí houve um arrombamento no logradouro, uma chuva que deu e o açude “arrombou-se”, açude de “barroca”, carregou um alarme de linha aí tava, tavam, impregueno particular, para trabalhar particular, sem, sem impregar, trabalhano particular mesmo. Quando terminou o mês escolheu aquelas pessoas que diziam que dava certo para trabalhar, né? Se impregueno na década de sessenta (SILVA da, 2015).

Filho de um agricultor, seu Vicente Jacinto, hoje, com um pouco mais de 80 anos, trabalhou até os 21 anos com o pai na lida com a terra. Após um açude transbordar na região nas proximidades do Lastro-PB, arrastando uma grande quantidade de linha, seu Vicente foi contratado para os serviços de conserto e reparo da via permanente. Ao término do serviço, ou pelo menos até certo tempo, percebia-se quem daria continuidade ou não no trabalho, para uma contratação efetiva. Seu Vicente conseguiu, empregou-se na década de 1960, e a partir daí, passou a trabalhar formalmente com ferrovia, onde trabalhou por “uns vinte anos de barraqueiro, cozinheiro, cozinhou para a turma.”<sup>84</sup>

Desde o início da construção ferroviária, homens eram contratados temporariamente para implantação dos trilhos, só depois, caso desempenhassem bem o serviço, permaneciam com um trabalho formal, e assim foi como ocorreu com seu Vicente. Após a informalidade no trabalho de emergência, devido as águas do açude levarem os trilhos, o aposentado foi alocado para trabalhar como conservador de linha, “mudando a durmente, mudando os trilhos, era

---

<sup>84</sup>Entrevista dada a autora por Jacinto em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

cubrimo, baquetanto”.<sup>85</sup> Não só isso, quando a madrugada se fazia voraz em sua escuridão, após as três da manhã com a saída do trem de Mossoró-RN, seu Vicente Jacinto e os companheiros, ainda seguiam nos trilhos iluminando-os, fazendo “ronda de noite com o farol, para ver o que tinha na linha”.

Conforme a terra foi rasgada e preparada para colocação das dormentes e posteriormente os trilhos, pelos cassacos, no sertão, pelos flagelados da seca, e dada continuidade de sua conservação pelos conservadores, as funções de trabalho eram múltiplas e afunilavam ainda mais ao nível de formação dos sujeitos. A divisão do trabalho ancorava-se nas categorias de maquinista, foguista, guarda-freios, agente de estações, mestre de linha e trabalhadores braçais, os cargos mais altos eram os de agente de estação, engenheiro residente (ARANHA, 1991, p. 225).

Todavia, a presença do engenheiro não era constante “só aparecia quando acontecia qualquer novidade”. Em compensação, não faltava trabalho para os que estavam ali, todos os dias, noites e madrugadas. No começo, por exemplo, “era sofrimento, a gente levava, passava, sei como a gente passava não. O ganho era pouco, muito pouco, passava até fome, levava comida. Depois, deram a comida deu a comida já agora, deu farda, bota, não tinha nada disso...quando apareceu isso ai, a gente já estava perto de se aposentar.”<sup>86</sup>

Nesse momento, seu Vicente, dos 20 anos de conservador de linha, trabalhou mais 10 anos como cozinheiro, foi nesse momento, 1996, que ele encerrou os trabalhos encostou suas botas e capacetes novos. O cotidiano deste e de outros trabalhadores foi pesado, marcado antes de tudo, por uma “rígida disciplina”. Nesse sentido, Aranha (1991), aponta para o ambiente hostil dos acampamentos, erguidos nos trechos de construção e prolongamento da via férrea. Além da exploração, eram extorquidos, uma vez que eram obrigados a comprarem produtos de subsistência em armazéns “mantidos pelos empreiteiros” (ARANHA, 1991, p. 223).

Além de um contexto de exploração, a fala do nosso orador acrescenta que havia perseguição:

Você às vezes aduicia, nera, trabalhava no pesado, qualquer coisa ia para o médico...ahh você não quer trabalhar. As vezes a gente ia até doente pra trabalhar, chegava atrasado e não aceitava mais no trabalho...pode voltar...venha na hora, tem que pegar, começar sete horas, se chegar sete meia eu não aceito não. Cortava o ponto da gente, nós ganhávamos pouco. É tanto que eu fui pra Mossoró fazer acordo, chegando lá eu pedi as conta, aí disseram: não tem mais acordo não...mas bote sempre a carta para Recife. Eu não tô aguentando mais não. Eu já tava parece que com vinte e dois anos, tanta perseguição era um cativo da mulestia! Não tem mais acordo não, aí botarão

---

<sup>85</sup>Idem.

<sup>86</sup>Ibidem.

a carta, veio negado, não tinha acordo. Continuei trabalhano. A perseguição era tão grande, quando eu trabalhava no ramal de Mossoró, que eu troquei com uma pessoa que trabalhava no ramal do Recife. O mestre de linha daqui era Zé Patrício. Eu troquei, um cara trocou comigo, aqui também ele tava sendo perseguido, não tava bom para ele, ai perguntou a mim, vamos trocar vamos, e eu, vamos (SILVA da, 2015).

Com o trabalho na ferrovia, o sujeito trabalhava mesmo se queixando de alguma enfermidade, à ele não era dado o direito de adoecer. Caso chegasse atrasado, não entrava e lhes cortavam o ponto. O salário era pouco, a cobrança demasiada e ainda afirmavam que os ferroviários não queriam trabalhar. A fala se deu Vicente, nos traz ainda, o momento em que não aguenta tanta perseguição e vai em busca de uma solução. Como a superintendência da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima do Nordeste, era na capital pernambucana, o senhor enviou uma carta, mas não obteve sucesso. Não havia outra escolha a não ser continuar trabalhando. Como forma de amenizar a situação veio a oportunidade de trocar de posto com um colega, ele passaria do ramal de Mossoró para o de Recife e o colega ocuparia seu posto no de Mossoró.

Todavia, seus problemas talvez não fossem sanados, uma vez que do outro lado também havia perseguição. Não havia muita diferença entre os ramais, porque tratava-se de uma mesma companhia, talvez mudando apenas a conduta dos superiores. Logo, somos induzidos a questionar se dentro deste ambiente não houve manifestação de caráter sindical ou tão somente de represália as situações impostas.

É aí que Aranha (1991), descortina três grandes momentos na história ferroviária no Nordeste. Apesar de serem movimentos deflagrados pacificamente, os acontecimentos de meados do século XIX foram de suma importância para os que viriam posteriormente. Naquele momento, a força de trabalho era constituída por trabalhadores belgas e ingleses que já traziam consigo uma consciência de classe.

No ano de 1859 cerca de mais de 200 ferroviários belgas, em Recife, começaram a 1ª greve da classe contra a companhia São Francisco Railway. Por questões salariais, apesar do seu sucesso, as reclamações continuaram e provocaram “uma virulenta reação contra alguns desses ousados trabalhadores”. A segunda greve em 1862, também em Pernambuco, iniciada por maquinistas ingleses com apoio de foguistas brasileiros, foi um ato de solidariedade a um companheiro preso por ter atropelado uma mulher na linha, em que os grevistas exigiam a sua soltura. Já na cidade de Garanhuns-PE, em 1879, alguns dos ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, protestaram contra o salário inadequado. Cada vez mais, gradativamente, as pautas e adesões as greves se materializavam, fosse de perspectiva salarial, fosse de

condições de trabalho e, embora pacíficas as companhias “encaravam como caso de polícia, investindo dura e violentamente contra eles” (ARANHA, 1991, p. 228).

Em um mesmo horizonte, Foot Hardman (1983), enfatiza à atuação anarco-sindical brasileira nos anos pós 30. E, assim como Aranha (1991) e Josemir Camilo (2016), Hardman afirma que as classes tiveram influência da experiência imigrante, ou seja, o Brasil deu vida a sua classe operária “sem vínculos diretos com uma cultura nacional” (HARDMAN, 1983, p. 68). Por outro lado, a burguesia não aceitava ver o proletariado como classe, principalmente, fora dos muros de uma fábrica. Foi essencial a luta e união das classes para assegurarem seu espaço, conquistando uma identidade, independente da função exercida no trabalho e em qualquer trabalho. Mas, é preciso que se diga, o “movimento anarquista como contradição do movimento operário”, (HARDMAN, 1983, p. 75), pois os anarquistas não se consideravam uma entidade fora de seu contexto de atuação, e sim, interlocutores qualificados.

No sertão paraibano, apesar de serem herdeiros de um contexto de luta, tendo em vista a inserção do trem em 1923, não identificamos nenhuma movimentação nesse sentido, à não ser, sua adesão as posteriores greves de caráter nacional. O que identificamos foi a manifestação de uma resistência pelos ferroviários em Sousa, pouco antes da finalização da via e por meio da criação da Associação dos Ferroviários de Sousa, principal mote de nossa pesquisa e destaque do próximo capítulo.

Nos anos que se seguiram, na década de 1970 as péssimas condições de trabalho não amenizaram. Debaixo de sol quente, distribuído em um grupo de 11 homens para 12 quilômetros de linha ao empurrar um troller manual, a sede daqueles homens era sanada ao “apanhar a água do lado da linda, no tambor de madeira, no trecho”. Para o descanso, não havia conforto algum, pois, contavam com “um pé de árvore, nem lona tinha para fazer barraco, nessa época, quando eu comecei”.<sup>87</sup> Não era só isso, para um trabalho pesado como este, de acordo com a função destinada a cada sujeito, era necessário um equipamento que desse suporte não só ao andamento do trabalho, mas que preservasse a integridade física do trabalhador.

Todavia, “não tinha farda, era a sandália japonesa, chapéu de palha, ficava todo mundo à vontade sem se proteger de nada”.<sup>88</sup> As condições insalubres em que eram expostos os ferroviários só demonstram que apesar de vigorar desde 1943 a CLT (Consolidação das Leis de Trabalho), não havia o seu cumprimento pela companhia e, nem muito menos uma fiscalização adequada.

---

<sup>87</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio em 30 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB.

<sup>88</sup>Idem.



Ao dedicar sua análise ao Nordeste açucareiro, no que se refere ao adoecimento dos trabalhadores, da década de 1980, Filho (2015), afirma a correlação das enfermidades na classe trabalhadora com a labuta nos engenhos e nas usinas, com locais “sem sistema de saúde, transporte, saneamento, longas jornadas de trabalho e abastecimento alimentar”, assim como, “os engenhos constituíam territórios situados fora da ordem jurídica normal.”<sup>89</sup> Tendo em vista os baixos salários, os trabalhadores não tinham condições de manterem-se bem alimentados, com isso, a imunidade baixava e ficavam suscetíveis a doenças, que, por falta de uma assistência médica, apenas fazendo-se uso de elementos fitoterápicos, em alguns casos, os levavam a morte.

Tal fato nos faz concluir que, não era apenas no setor ferroviário que se havia más condições de trabalho e exploração. E é importante destacar, a partir da leitura de Filho (2015) que isso desencadeava outras questões sérias, bem como, afetava a família deste trabalhador, que, como no setor açucareiro, em seu plantio, a presença de seus filhos era comum, vistos como uma mão-de-obra igual aos demais.

No setor ferroviário, a melhora nas condições de trabalho veio, dentre outras coisas, com uma “farda azul, o capacete branco, bota e luva”. Entre uma atividade e outra, “não faltava nada. Era merenda e almoço, e a janta a gente vinha jantar em casa, melhorou 100%”. Além do mais, o trabalho também foi otimizado, a comunicação feita a rádio, o transporte em troller a motor e etc. Todavia, os benefícios dados ao ferroviários, na década de 1980, veio de forma tardia, isso porque “quando apareceu isso aí, a gente estava perto de se aposentar”.<sup>90</sup> Ou seja, o fragmento trata do fim da passagem dos ramais, mas eles já respiravam ofegantes desde a década de 1960. Aranha (2001), vai ainda mais longe ao afirmar que a duração do programa ferroviário foi do final do século XIX até a década de 1920, partindo da justificativa de que o governo Washinton Luís (1926-1930) ancorou seu lema na pauta de construção de estradas de rodagem. Para este autor, as ferrovias construídas depois deste último período não passaram de migalhas. Nesse sentido, é válido lembrar, que foi nos governos de Getúlio Vargas e Kubitschek que o esvaziamento deste setor ocorreu. Com o estado novo, por exemplo, o sistema de transporte no Brasil ganhou uma nova roupagem. Em 1970, isso representou 71,1% do transporte automobilístico, em detrimento, o transporte ferroviário atingia apenas 8,7%. (DREIFUS, 1981, p. 444).

---

<sup>89</sup>FILHO, José Marcelo Marques Ferreira IN: OLIVEIRA, Tiago Bernardon de. *Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba*. Campina Grande: EDUEPB, 2015.

<sup>90</sup>Entrevista dada a autora por Jacinto em 20 de fevereiro de 2015 na cidade de Sousa-PB.

Desse modo, os anos de 1980, apenas legitimaram ainda mais, não só no Nordeste, o descaso com a malha em seu processo de encampações e privatizações. O problema em si é que “o governo para fazer frente aos seus inúmeros compromissos políticos se via obrigado a atender demandas por ferrovias e traçados, os mais descabidos possíveis” (GALVÃO, 2019, p. 113). Ou seja, eram ramais fantasmas que nasciam de trechos que não levavam a lugar algum.<sup>91</sup> Os planos de viação existiam, de todas as formas possíveis e em grande medida, o que dificultava a sua execução e fez/faz até hoje o país pagar um preço altíssimo foi a sua “irracionalidade técnico- econômica”.

No que se refere ao alto sertão, o “fantasma” da desativação de ramal começou por Cajazeiras-PB em 1971 e seguido por São João em 1983. Em Sousa, os cortes dos trilhos ocorreram gradualmente. Primeiro foi o ramal cearense, o segundo foi o de Mossoró-RN em 1988 com o trem de passageiro<sup>92</sup> e em 1991 foi a vez do trem cargueiro. Este último, após dez anos da finalização desta ligação, com uma extensão de 372 km em via permanente, foi vendido pelo valor de 2,7 milhões de reais TELLES (*apud* Silva, 2017, p.71). Ainda em 1991, o ramal de Recife-PE, também, interrompeu o transcurso do trem de passageiros, permanecendo o seu cargueiro em atividade até 1996.

A partir desta data os ferroviários em Sousa-PB encontraram destinos diferentes: uns aposentaram-se, outros foram demitidos, transferidos em decorrência do final das atividades na estação sousense. Quem ficou pela cidade e que um dia ajudou a conservar “depois da privatização, que foi desativado o ramal, foi preciso ir trabalhando retirando os trilhos para a empresa”. Para o trabalhador foi um processo “doloroso, foi triste para mim. Quer dizer, fiz, conservei, zelei e depois fui desmanchar. Por que? Porque não tinha outra alternativa, tinha sido vencido, uma empresa que comprou”.<sup>93</sup> Após a compra do ramal por uma empresa cujo nome o nosso entrevistado não menciona, foi requerida a retirada dos trilhos, um verdadeiro retrocesso, uma vez que não só houve investimento de valores, mas de tempo, de trabalho por corpos exauridos pelas condições de trabalho.

Enquanto isso, em João Pessoa-PB, como informado por José Cleófas<sup>94</sup>, presidente do Sindicato dos Ferroviários da Paraíba (SINTEFEP), foi-se instalada em 1995 a gerência de trens urbanos. Esta ação só foi possível com a criação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos

<sup>91</sup>Ver: ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese de doutorado. Campinas-SP: (UNICAMP), 2001, p.406.

<sup>92</sup>Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1988, p. 6.

<sup>93</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio em 30 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB.

<sup>94</sup>Informação trocada via e-mail do dia 03 ao dia 09 de janeiro de 2019. Para mais detalhes sobre o sindicato ver em: [sintefep.blogspot.com/](http://sintefep.blogspot.com/) >Acesso em: 12 de fevereiro de 2019.

(CBTU) em 1984. Em 1995, o governo privatizou o setor de carga ficando sob a responsabilidade exclusiva da superintendência de trens do Recife-PE, cuja sucessão, antes gerenciada pela (RFFSA), deu-se a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN).<sup>95</sup> Já o trem de passageiro, comum, naquela momento e ainda hoje, apenas em João Pessoa, ficou à dependência da CBTU.

Para agravar ainda mais a situação, os governos em cena não demonstravam mais nenhum interesse pelo setor. Depois de José Sarney, esteve em destaque Collor (1990-1993), posteriormente, Itamar Franco (1993-1994) que não investiu nenhuma parcela de capital estatal para ampliação e conservação das vias pelo país. Com o intuito de livrar-se do “problema”, a solução encontrada foi leiloar os bens que correspondiam o conjunto de ferrovias, colocando-as em administração privada Camargo (*apud* Silva, 2017, p. 94).

A problemática desta ação ancorou, não na falta de recurso, como já afirmado antes, mas na mudança dos interesses de mercado que passaram a não enxergar a ferrovia como compensatória. Vendo-se, tomarem rumos incertos assim como a sua ferramenta de trabalho, na Paraíba, guiados por um sindicato, os ferroviários foram à luta pelos seus direitos.

Na manchete do dia 11/12 de novembro de 1989, escrita com bastante ênfase: “Greve dos ferroviários prejudica mais de 15 mil pessoas”, o jornal *A União*, naquele fim de semana, informa ao paraibano, em especial aos na capital João Pessoa da paralização dos trens da CBTU. Desse modo, sua extensão deu-se, ainda, para as cidades de Bayeux, o bairro Mandacaru, Santa Rita e dentre outras cidades daquela região. Logo de cara, sem que se leia a matéria na íntegra, o leitor desinteressado, se solidariza com as pessoas que dependem do transporte. Em letras menores, a escrita completa esclarece e justifica a pauta dos ferroviários.

De nível nacional, abarcando, também, os metroviários, dentre os pontos em pauta estava o “reajuste salarial de 90.83, por cento, o cumprimento do acordo coletivo aprovado em maio passado, a implantação imediata do turno de seis horas e implantação do plano de cargos e salários, além da não estadualização da CBTU...e a não privatização da RFFSA.”<sup>96</sup> Das prioridades elencadas pelo jornal, antes de tudo, dos ferroviários, a defesa pela não privatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima evidencia a preocupação com o futuro do setor. Se antes de haver a privatização as coisas já não eram boas, com ela pioraria e, foi o que acabou acontecendo culminando no fim da ferrovia, com exceção de João Pessoa que transportava/transporta passageiros pela CBTU.

---

<sup>95</sup>Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/> Acesso em: 12 de fevereiro de 2019.

<sup>96</sup>*A União*, João Pessoa, 11-12 de novembro de 1989.

Quatro dias depois, da primeira manchete, no dia 14 de novembro o jornal *A União* voltou a abordar em seu editorial a greve dos ferroviários da CBTU. No canto da folha, as informações do dia dão nota da negação do comando de greve a resposta do governo com o título: “ferroviários não aceitam proposta”. Em contrapartida, ao lado, outro título se destaca: “Secretário dos transportes faz alerta sobre rodovias”. São temas que fazem parte do mesmo setor: o de transportes, mas quando lemos este último fragmento percebemos que a atenção dada a eles é bem diferente.

Com um patrimônio estimado em 150 bilhões de cruzados novos, a conservação das rodovias foi destaque no “V Encontro Regional sobre a Conservação e Estadualização de Rodovias da Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Rodagens”. O intuito do encontro era ver todos os participantes, com representação da Paraíba, Pernambuco, Minas Gerais, Ceará, Sergipe e Bahia, “se unirem em defesa da malha rodoviária e desta forma buscar as soluções para os problemas”.<sup>97</sup> Enquanto a Malha ferroviária sucumbia e nada parecia ser feito pelo poder público, as atenções estavam voltadas para a ala rodoviária, porque diante de seus problemas, era essencial algo ser feito. Não queremos aqui defender o âmbito ferroviário em detrimento do rodoviário, mas esclarecermos e destacarmos a nitidez dos novos interesses da classe governante.

Em Sousa, embora os ferroviários fizessem parte do quadro dos funcionários da RFFSA, nas Atas da Associação dos Ferroviários de Sousa não encontramos adesão do grupo a greve de 1989. Esta participação, ou pelo menos o que consta em Ata, só aparece na greve de 1988, um ano antes da greve da CBTU.<sup>98</sup> Em meio a prestação de contas da entidade, do mês de janeiro, confecção das fichas de filiação, a compra de arame farpado na cidade de Patu-RN, a sugestões de móveis para montar o escritório e o agendamento da limpeza da área de lazer, a reunião da Associação teve ainda mais pautas. Os 11 dias de greve atrasaram o desenvolvimento da recente Associação. Criada em janeiro do mesmo ano, esse fato e tantos outros indícios, só legitimam a ideia de a criação da Associação não ser apenas uma entidade voltada para o lazer, mas antes de tudo, um lugar de resistência de classe, basta que olhemos com atenção esse contexto em que ela foi criada.

No mesmo ano, as eleições para presidente movimentavam o país. Pondo fim a quase 30 anos sem eleições democráticas, com 140 milhões de habitantes, os brasileiros elegeram naquele final de 1989 o candidato Collor de Melo, em disputa com Lula e Brizola. Nesse período, o jornal *A União* publicou uma série de matérias em que se abordava o perfil de cada

---

<sup>97</sup>*A União*, João Pessoa, 14 de novembro de 1989.

<sup>98</sup>Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1988, p.5.

candidato, bem como, a do dia 15 de novembro, no momento da eleição de Jânio da Silva Quadros como presidente, “quando quase 6 milhões de brasileiros depositaram suas esperanças num homem magro, desengonçado, bigodinho e vassoura na mão”. Ela representava o lema do presidente que prometia varrer a corrupção e foi eleito em 1960. Só que, 7 meses depois alegando “forças ocultas” renunciou dando lugar ao vice João Goulart.

Em Sousa, o então prefeito João Estrela, antes mesmo do resultado da eleição declarou seu apoio ao presidente eleito Collor de Melo. Neste mesmo momento, o prefeito recebia a presença de Tarcísio Burity, que, referia-se a João Estrela como “a grande estrela da política sertaneja”. Pelas ruas da cidade o governador da Paraíba, passeou em carreta e se reuniu com comerciantes, empresários e agricultores da região ao decidir os rumos de obras planejadas para o município. Dentre elas estava a construção da estrada que liga Sousa ao Lastro-PB, concluída em dezembro do mesmo ano, juntamente com o andamento das estradas que liga o distrito de São Gonçalo- São José da lagoa Tapada-Coremas e a estrada de Santa Cruz a Aparecida, cidades circunvizinhas a Sousa.<sup>99</sup>

Com os caminhos de terra sendo abertos não só por Sousa, passou a ser comum, cada vez mais, o transporte de passageiros feito por carros de linha. Com isso, com o desenvolvimento da rodovia menos se falava, por outro lado, da renovação da malha ferroviária, sendo um destino certo a sua privatização e sucateamento. Para não dizer que não houve interesse “quando foi para o fechamento do ramal, que os políticos tavam com intenção de reabrir o ramal, reativar, porque já estava praticamente desativado. Aí nós fizemos, veio uma comissão”.<sup>100</sup> Após desativados os ramais, o trem ainda passou por Sousa até 2009, mas ocorria em momentos excepcionais, quando era preciso, por exemplo, transportar algum material muito pesado.

Uma comitiva foi formada em Sousa, em 5 veículos de linha, em um trajeto que seguia rumo ao Rio Grande do Norte. Não só os prefeitos estiveram presentes, como também, deputados. E assim, durante o trajeto...

[...]já quando a gente foi passando num determinado corte, o deputado disse: isso aqui era feito como? Ia fazendo algumas perguntas. Isso aqui doutor, foi feito, trabalho manual. Manual? Manual. Um cara segurava um aço e o caba baia até abrir tudo isso. Quer dizer foi um trabalho muito penoso para construir... e muito. Falta de interesse político e foi feito para acabar. Isso aqui não só é viável. É a demora de quem trabalhou. O pessoal da região para

<sup>99</sup>A *União*, João Pessoa, 05 e 07 de dezembro de 1989.

<sup>100</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio em 30 de abril de 2015 na cidade de Sousa-PB.

montar isso aqui, mais infelizmente...a gente fez muita choradeira, mas não teve jeito não, foi desativado.<sup>101</sup>

Após alguns anos, por volta dos anos 2000, o ferroviário Leoncio foi procurado e com ele uma junta política passou por alguns trechos que correspondia o trajeto feito pelo trem até Mossoró-RN. Tratando aqueles sujeitos como “doutores”, o aposentado respondia a cada detalhe perguntado por eles. Com elas, percebemos mais uma vez, as condições pesadas em que trabalhavam os ferroviários e, principalmente, o tom de revolta de sua fala. Todo um trabalho que custou o suor de muitos foi derramado pelo véu da desativação.

Através da Lei 5.095-B podemos materializar os objetivos e resultados deste encontro. De autoria do deputado federal Betinho Rosado (PFL-RN) e relatoria de Luiz Couto (PT-PB), com 26 páginas, o projeto “inclui a EF-410, prevista no anexo da Lei nº 5. 917 de 10 de setembro de 1973, que instituiu o plano de Nacional de Viação, entre os trechos integrantes da ferrovia transnordestina”. O trecho mencionado, referia-se ao entroncamento com a EF- 415 que interligava os municípios de Areia Branca- Mossoró-Sousa cujo o projeto da transnordetina, dada a concessão da RFFSA pela CFN, inclui em contrato “a construção de novos trechos a ser feita pelo poder público, e a recuperação de trechos existentes a ser realizada pela CFN (Companhia Ferroviária do Nordeste).”<sup>102</sup>

A responsabilidade da construção, conforme consta no projeto de Lei, é da União, cabendo a transnordestina, realizar “investimentos na manutenção da malha e em material rodante.” Todavia, o que se concretizou e caminha para outros rumos é a construção de ramais, apesar da aprovação do projeto, que abarcam algumas cidades do Ceará, como Missão Velha, Aurora dentre outras e algumas cidades de Pernambuco, apesar de, o trecho de Mossoró a Sousa ter um rendimento expressivo, ficou de fora. É nesse sentido que o argumento do projeto âncora. Só do lado mossoroense, 2,9 milhões de toneladas foram transportadas, em sal já refinado, cimento, telha, calcário e combustível no ano de 2005. O que se alega é o grande volume a ser transportado, em uma distância não só de 400km, sob um baixo valor.

Embora o projeto tenha sido aprovado por unanimidade, o traçado até hoje permanece desativado.<sup>103</sup> Muito diferente, por exemplo, é a cidade de Crateús “lá é tanto trem, tanto, que não dá para ele nem passar uns dias aqui.” Referindo-se ao seu filho, seu Martins que até hoje possui um barrado no prédio da estação, relata que seu filho, concursado pela transnordestina,

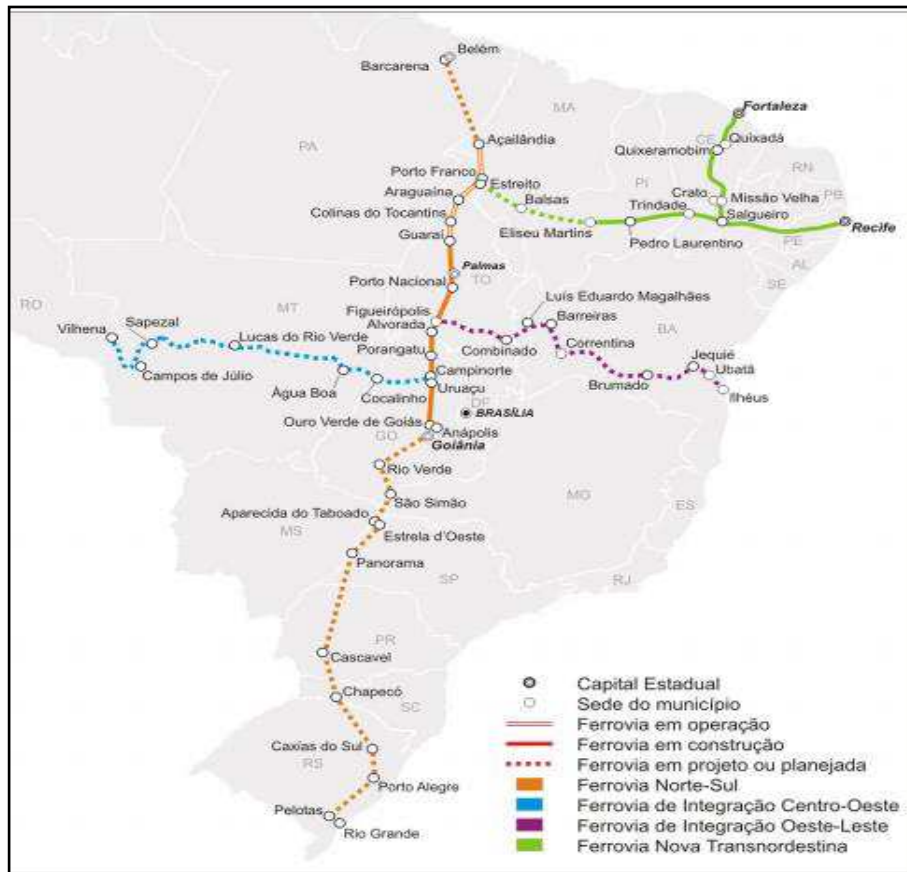
<sup>101</sup>Idem.

<sup>102</sup>Projeto original. Disponível em: [https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=E9C8963F8870F6D3E22D85254EEB8932.node2?codteor=555610&filename=Avulso+-PL+5095/2005](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=E9C8963F8870F6D3E22D85254EEB8932.node2?codteor=555610&filename=Avulso+-PL+5095/2005)

<sup>103</sup><https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetratamacao?idProposicao=283116>

trabalha muitos dias na lida com o trem. Por lá, região cearense, o trabalho segue a todo vapor. Além do seu filho, conta-nos seu Martins que três sousenses, por não ter o tempo necessário par aposentar-se, foram incorporados ao novo trabalho.<sup>104</sup> Tais caminhos novos de ferro fica expresso no mapa abaixo.

Mapa 2: Caminhos de ferro centrais no Brasil



Fonte: Disponível em: <<http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp>>. Acesso em: 20 maio 2017.

O Brasil é cortado de uma ponta a outra em estrada de ferro. São trechos acabados e outros ainda em construção ou já em projeto. A linha em laranja revela a obra faraônica da Estrada de Ferro Norte e Sul, saindo de Belém e chegando em Pelotas no Rio Grande do Sul em verde a Transnordestina traça sua linha apenas nos Estados do Ceará e Pernambuco e planejada para encontrar a Norte e Sul, e a Paraíba, mesmo próximas as cidades contempladas não apresenta nenhum traçado.

<sup>104</sup>Entrevista cedida a autora por Martins Rodrigues. Sousa-PB, 16 de fevereiro de 2015.

Com esse tópico, percebemos quão penoso foi o trabalho para a inserção dos trilhos no Nordeste, conseqüentemente em Sousa. Com a produção de corpos exauridos, marcados por uma não proteção. Os trabalhadores desempenhavam funções pesadas. Dentro de um setor ferroviário que desde a sua implantação foi fadado ao fim porque não havia um planejamento adequado, apenas um governo que aprovava projetos, mesmo que descabidos, para favorecer um ou outro estado. Com isso, o setor de transportes foi elegendo outras prioridades que foi de acordo com um interesse de mercado, e o transporte automobilístico e as estradas desenvolveram-se ainda mais, ao setor ferroviário e os ferroviários só coube observar a malha sucateada chegar ao fim. Ainda assim, em meio ao “caos” os ferroviários em Sousa resolveram criar a ASFESA sua própria Associação com o intuito de desenvolverem um espaço de lazer particular, mas foi muito mais do que isso, embora não explícito.



## CAPÍTULO III

### ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS DE SOUSA

#### 3.1- ASFESA: resistência que inicia seus passos

J.L - [...]Em 85 quando a gente chegou aqui em Sousa, nós, o grupo de trabalhadores que vinha dos três departamentos, era grande, era cento e tantas pessoas. Não me lembro bem direito mais eu tenho uma ata ali que consta tudo isso, depois podia até dá uma olhada. Era de cento e tantas pessoas, aí a gente fez uma associação foi aberta uma firma, Associação ferroviária de Sousa. Isso era descontado na folha de pagamento de cada um, do banco a gente tinha taxa “x” que tinha de ser pago, e lá era nosso lazer... tinha aquele clubezin. Tinha o clube já, Sousa Ideal, tinha campestre tinha outros mais, a gente queria uma coisa particular nossa (LEONCIO, 2015).

Ao chegar em 1985 o mestre de linha aposentado Jose Leoncio deparou-se com três departamentos que, somados, davam mais de 100 trabalhadores, todavia nem todos eles residiam na cidade e conseqüentemente fizeram parte da Associação. Em Ata, o número de associados, já se aproximando do fim das atividades, chegou a quase 70 membros. Para que fosse mantida a entidade era descontada uma taxa da folha de pagamento dos associados. Este pagamento representava, como vemos na fala, o desejo dos ferroviários em possuir um espaço de lazer particular, voltado para a classe, mesmo existindo clubes na cidade em que “todos eles tinham seu lazer em pontos diferentes”.<sup>105</sup>

Tendo em vista o contexto em que se deram os fatos e que a classe tinha seu lazer nos clubes da urbe, a criação da Associação foi antes de tudo, um ato de resistência. Com o capítulo anterior, compreendemos que essa resistência fez sempre parte da história destes ferroviários. Onde, tiveram de lidar em seu cotidiano de labuta com condições hostis, falta de um salário adequado, exploração e tantos outros aspectos. Com isso, esses aspectos só vieram mudar quando os trilhos já estavam enferrujados, vítimas do descaso do setor público. Não havia o que fazer, mas mesmo assim, em 1988 nasce a Associação dos Ferroviários de Sousa.

Com esse capítulo, notaremos que seu nascimento não foi apenas para corresponder às expectativas de uma classe desejosa de um lazer particular. As evidências nos dizem mais. Estava presente em suas entranhas o ato de resistir, mas sua resistência foi sutil, sem grandes alardes, porque sua própria criação já era significativa demais. Algo tinha que ser feito para

---

<sup>105</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio em 02 de setembro de 2019.

impedir que a ferrovia fosse totalmente desativada. Nisso, trataremos da mobilização daqueles sujeitos em tentar erguer sua ideia, mantê-la de pé apesar das dificuldades, pois “o recurso era pouco”, sobretudo moldar sua imagem diante a sociedade. Com todo o esforço destinado a empreitada, conseguiram erguer a Associação, guiada por um Estatuto, com reuniões semanais, depois mensais, palestras, festas comemorativas e encontros na área de lazer.

Da pouca ajuda que tiveram, os ferroviários contaram com o engenheiro da época: “doutor Sudene, ele facilitou mão-de-obra e transporte para pegar areia, pedra, essas coisas. Nós só comprava o cimento e ele sedia o trabalhador, para a gente construir a área de lazer” (LEONCIO, 2015). Até o momento em que cessou as atividades com as privatizações e “desestabilizou todo mundo, né. Transferiu uns, demitiu uma parte, aí acabou tudo”.

Para que aqueles sujeitos fossem transferidos e sucedido essa “desestabilização” em que se refere Leoncio, foi necessário um processo que não se deu de um dia para a noite, bem como, a mediatização dos acontecimentos. Os ferroviários sabiam o que os esperavam, mesmo assim, tornaram real a existência da Associação. Pautado em Hobsbawn, afirma Scott (1992), sobre a recusa de compreensão dos fatos, que:

Ao fazerem-se de tontos, os subordinados fazem um uso criativo dos estereótipos com que se pretende estigmatizá-los. Se são tidos por estúpidos e se uma desobediência representa um perigo, então, podem disfarçar a desobediência numa capa de ignorância. O uso sistemático que os camponeses fazem da ignorância para se oporem às elites e ao Estado levou Eric Hobsbawn a defender que <<a **recusa em compreender é uma forma de luta de classe**>> (SCOTT, 1992, p. 190).

Com a citação, apreendemos as estratégias dos subordinados em fazer-se e utilizar-se daquilo que é produzido com o ato de ser “tonto”. No qual, na concepção de Scott (1992), funciona para os sujeitos como um revestimento, um verdadeiro mecanismo de defesa onde eles podem se esconder nos estereótipos e, ao mesmo tempo desencadear uma ação. A partir do momento que decidirem ser desobedientes, tem como aliado o fato de serem considerados estúpidos. Aqui, os subordinados encontraram uma forma de enfrentar as figuras de poder, no caso da citação, às elites e o Estado. Mas, isso vai muito além da ideia de entender. O entendimento existe, mas o subordinado renuncia apreende-lo, considerado por Hobsbawn um mecanismo de “luta de classe”.

A citação de Scott (1992) operacionaliza a concepção de resistência. Com ela, compreendemos que o ato de resistir não está atrelado único e exclusivo ao confronto direto. Ao analisar a classe campesina e escravizados, afirma o autor que o ato de resisti encontra-se

nos detalhes e nas máscaras usadas pelos sujeitos. Um sistema que marca os interesses tanto do dominador quanto do subordinado e que, por sinal, estão ligados ao ambiente e que define as relações de poder, discursos públicos, ocultos e a busca do subordinado pela sobrevivência (SCOTT, 1992, p.08).

Em sem tratando da realidade sousense o destino daqueles homens era indeterminado. Com as privatizações, uma parte dos trabalhadores foi demitida afetando a sua sobrevivência. Antes da efetivação disto, na Associação, os ferroviários encontraram um meio de tentar que isso não acontecesse. Usar a união da classe, como estratégia, partia do objetivo de que todos se conhecessem, isso porque, devido as divisões do trabalho, os ferroviários dividiam-se em mecânica, tráfego, via permanente e entre outros que os distanciavam.

A partir disso, “aos 11 dias do mês de janeiro” no escritório da tração de Sousa foi criada a Associação dos Ferroviários de Sousa-PB. Até o seu fim, após longos dias de trabalho iniciou-se e encerraram-se reuniões semanais, mensais não só no escritório, mas também, na estação, no “castelo” e depois de pronta, na área de lazer. Objetivava-se, com isso...

[...] Encontrar um meio de concelebrar a agregação de todos os ferroviários para uma causa comum, para conseguirmos junto a empresa da qual fazemos parte, a credibilidade, afim de podermos fazer um trabalho de perseverança e responsabilidade, para tanto, esperamos contar com toda ajuda possível dos associados que ora compõem os quadros da nossa Associação...Vale salientar que nossa causa não é fundar sindicato, mas uma associação que designe-se a prestar uma assistência convincente e essencial aos nossos associados, através de convênios e outras atitudes que deveremos tentar no decorrer de nossa administração. (Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1988, p.2).

Para que fosse possível a edificação da área de lazer, os ferroviários, inicialmente, tiveram de contar uns com os outros até o momento de a empresa contribuir com a causa. O intuito daqueles homens não era fundar sindicato, mas uma associação que munisse o associado de assistência, assim como, os envolvessem em uma união de classe.

A Assistência em que a Associação ofertava aos seus membros era, na verdade, um apoio, “não uma ajuda financeira, mas um apoio psicológico porque lá todo mundo discutia, se reunia essas coisas” (LEONCIO, 2019). Em caso de morte, doença ou qualquer problemática o membro da Associação, vitimado, teria todo apoio dos seus companheiros. Era nesse sentido que ocorria o apoio. Nele, não vemos nada que representasse um diferencial, ou seja, algo que fosse atrativo para o ferroviário e família.

O que dispunha a Associação, com fins lucrativos, composta inicialmente por 5 membros: um presidente, secretário, diretor social e diretor de coordenação, posteriormente

veio agregar; as relações públicas, departamento de esportes, departamento de patrimônio, departamento de coordenação e orador.

Todos estes departamentos, unidos com os sócios demonstram ao longo das Atas da Associação um forte engajamento na concretização da construção da área de lazer. Mas, seguiam aqueles sujeitos cientes da importância da união dos trabalhadores, ao sempre referirem em suas ações a: “perseverança, divulgação, união”. Embora não tivessem organizado uma ação efetiva contra o sistema, não significou que eram despolitizados.

A própria tradição ferroviária traz em seu seio uma série de movimentos sociais, greves, que visaram melhoria nas condições de trabalho, salário e dentre outras. Quanto a isso, Melo (2016), destaca em sua pesquisa, a influência da mão-de-obra europeia para a construção da primeira estrada de ferro no Nordeste fincada no Recife-PE. Ou seja, foram homens, mulheres que não trouxeram apenas roupa na bagagem, mas acima de tudo sua alma impregnada de experiência. A partir daí os operários passaram a reivindicar, por exemplo, um trabalho assalariado. Sendo assim, passou a ser comum a resistência para se alcançar os propósitos considerados importantes para a classe.

A mobilização da classe vestida em resistência, dá-se por sucessivas humilhações, condição social, que vão ao encontro de dois aspectos abordados por Scott (1992): a “herança cultural” e a “geografia do espaço”. São eles que interferem na ação do sujeito em não optar por qualquer ato de resistência declarada (SCOTT, 1992, p.131). A “geografia do espaço” traz a influência do lugar sobre o sujeito e suas ações. Em se tratando de uma cidade como Sousa, sertaneja, de ação política sindical e afins, diminuta, pode ter exercido influencia na não ação declarada dos ferroviários. Tal afirmativa é incorporada tendo em vista que Sousa era um importante entroncamento que mobilizava um número considerável de trabalhadores, com homens que vinham de outros lugares do Nordeste. Com isso, a interferência se deu na própria herança cultural, uma vez que como foi dito antes a classe ferroviária teve sua trajetória marcada em resistência.

Neste palco de representações e mobilizações no teatro das lutas, a vestimenta não foi um figurino, mas discursos: os que puderam ser compartilhados com o público e os que só puderam circular entre os companheiros. E isso cabia tanto para o subordinado como para o subordinador. Desse modo, o subordinador alimentava um discurso sobre o subordinado e este também fazia o mesmo. O subordinador tinha de manter as aparências, que estava no controle exercendo seu poder e jamais demonstrar fraqueza, para dar margem ao “endurecimento da resistência” (SCOTT, 1992, p.108-110).

Na prática, como demonstração de força, dentro da experiência ferroviária sousense, ressaltamos a ajuda da superintendência de Mossoró e João Pessoa na edificação da área de lazer da Associação. Por outro lado, mesmo contribuindo com sindicato, os ferroviários não tiveram apoio do órgão, como nos conta José Leoncio ao ser questionado se o grupo não havia interesse de formar um sindicato do invés de uma associação.

Sindicato a gente tem, toda vida teve, era sediado em João Pessoa o outro era em Mossoró. Porque aqui era Mossoró, até Pombal era Mossoró e para lá era que era João Pessoa, mas como Mossoró fechou ai ficou João Pessoa, ai tinha sindicato, se promoveu alguma coisa foi na sede aonde eles estavam, inclusive ninguém ajudou aqui. Era um órgão que a gente contribuía e que era obrigação destinar alguma coisa para cá, ninguém ajudou. Isso era o sindicato Mossoró, também, praticamente naquela época falava em fechar o ramal, desandou (LEONCIO, 2019).

Nos explica o senhor que até Pombal a superintendência de Mossoró era a representante da malha, depois de Pombal correspondia a capital paraibana. Com o fechamento do ramal Mossoró, o sertão paraibano ficou sob o comando da superintendência de João Pessoa. Na citação, fica claro que o sindicato, mossoroense, não possuía uma representatividade ativa no sertão paraibano, voltando suas ações apenas para o Rio Grande do Norte. Não só isso, apesar de contribuírem com o sindicato, quando precisaram de apoio para a edificação da área de lazer, os associados da Associação se viram sem assistência alguma, na época, sob a gerência de Mossoró.

Ao final da citação, Leoncio diz que, um pouco incompreensível, se falava em fechar o ramal. É como se o mestre de linha aposentado estivesse justificando, ao mesmo tempo, a não ajuda dos sindicatos, mas vale lembrar que aqueles sujeitos obtiveram ajuda das superintendências. Apesar do não apoio sindical, a palavra de ordem presente em Ata é: “reciprocidade”, no engajamento da edificação da área de lazer “onde será um dos passos a conquistar os objetivos”.<sup>106</sup>

Desde a fala de abertura e ao longo dos documentos fica bem claro, aparentemente, que o interesse do grupo era de agregar a classe, promover uma união entre eles e as famílias e até como forma de amenizar as diferenças no trabalho, de hierarquia. Desejavam um lugar em que eles se identificassem, se sentissem bem e para isso deram vida a ASFESA. Então, o que eram esses objetivos? Embora indaguemos e afirmemos que o papel da Associação foi muito mais

---

<sup>106</sup>Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1988, p.3.

que de um espaço de lazer, não quer dizer que o intuito também não fosse esse. Uma coisa não exclui a outra.

Ao legitimarmos essa ideia, ela paulatinamente nos é descortinada com a análise minuciosa das fontes. São nas Atas que enxergamos a movimentação dos associados em sedimentar uma boa imagem, assim como, “promover o entrelaçamento da Associação com (inteligível) sociais clubes de serviço, e enfim, tudo que diga respeito a parte social”. Presente no estatuto da entidade, o artigo 12º elenca uma das funções do diretor social, pois, além de buscar apoio das outras esferas de lazer, ele era responsável pela promoção das festas na área.<sup>107</sup>

Para que a Associação incorporasse sua entidade a sociedade, tornando público a sua atividade mantendo “relações entre associados e autoridades, órgãos administrativos e procurar tornar a Associação sempre conhecida perante a sociedade local”, fazia uso do cargo de diretor de relações públicas. O artigo 13º cuidava da divulgação da Associação, para que, embora fosse um órgão destinado a classe ferroviária, as pessoas conhecessem o seu fim.<sup>108</sup> Para que, elas soubessem que a extensão dos ferroviários não era apenas no seu local de trabalho, demonstrando de fato uma união, fortalecendo ainda mais a identidade do grupo. Com os dois artigos compreendemos a representação política da Associação, como uma figura que não estava isolada como uma ilha apesar da configuração que vinha-se desenhando com as privatizações das vias.

Embora houvesse o esforço dos membros da Associação e em especial dos diretores social e de relações públicas para obter ajuda para a Associação edificar sua área de lazer, o retorno não foi o esperado. Aqueles homens puderam contar integralmente com eles mesmos. Com isso, acabaram custeando serviços e muitas vezes realizando alguns serviços dentro da área de lazer: pintaram, limpavam o terreno e assim sucessivamente.

Ações como essas, onde os ferroviários associados colocavam a “mão na massa”, era antes discutida em reunião mediante sugestão temática pelo orador. Ele, não só “zelava” pelo “bom” nome da entidade, mas tinha a função de promover debates nas reuniões. Sobre isso, o ferroviário Leoncio explica como funcionava:

[...] a gente tinha uma reunião mensal, era anotado tudo que acontecia no tempo e quando o assunto precisava ser transmitido para todos fazia a reunião, né. Sempre tinha reunião mensal o que discutia era algumas divergências que haviam que teria que ser corrigido, como também a situação financeira da Associação, todos os sócios teriam que saber como é que tava, era mais ou menos isso, a respeito de lá, do andamento de lá, porque a gente tinha que

<sup>107</sup>Estatuto dos Ferroviários de Sousa, Art.12. In: Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa.

<sup>108</sup>Idem.

prestar contas. Saber o que foi arrecadado foi gasto, tudo isso era muito bem organizado (LEONCIO, 2019).

Mensalmente os associados se reuniam para discutir as pautas que surgiram ao longo do mês, principalmente quando o assunto necessitava ser comunicado a todos. As pautas decorriam de divergências ao financeiro da entidade. Tendo em vista a situação das privatizações, questionamos ao orador se sabiam dessa movimentação e se era mencionado em reunião, em resposta:

Nunca falamos, era focado. Essa privatização quando veio foi praticamente de uma vez não deu tempo ninguém se preparar para isso e a gente ficava muito sem ter como, se manifestar porque seria a rede ferroviária do Brasil. Aqui era um grupo pequeno e tava todo mundo trabalhando, tudo mais e aí quando veio, veio tudo de uma vez, privatização vai haver tem que fazer um acordo, pagar uma quantia com a gente e tudo mais, só que infelizmente... (LEONCIO, 2019).

Ao alegar a imprevisibilidade do momento em que se deu a privatização, o ferroviário engatou a desculpa de que isso fez com que não houvesse como “contra-atacar”. Afinal, era um movimento de caráter nacional em que não só o Nordeste foi “assombrado”. Não só isso, segundo o orador, o ramal sousense era marcado por um pequeno grupo e o que se pôde fazer foi um acordo de trabalho.

Desse modo, em 1988 continua o entrevistado em: “na época ninguém nem pensava em fim, nem pensava”. O motivo para não pensar era porque a ferrovia “tava no pico. Tava um negócio que ninguém pensava em fechar, o ramal Mossoró, nada aqui. Pensava era em investimento”<sup>109</sup> e mais uma vez Leoncio legitima a ideia de não saber do que se estava acontecendo, pois, para ele a ferrovia ascendia. Só que, como abordamos anteriormente, como um exemplo, o ramal cajazeirense havia sido desativado em 1971. Os trens de passageiros por esta época, já não se faziam presentes, assim como, a CBTU promovia greves.

Em outro momento, questionado sobre a cobertura da imprensa sobre as privatizações e se as informações chegavam até eles a resposta foi: “notícia a gente tinha, né? Porque o objetivo não era privatizar, para isso nós tivemos um incentivo, né, e graças a Deus todos se aposentaram, naquela época todos se aposentaram, uns demoraram mais, um pouco mais se aposentaram”.<sup>110</sup> Com a fala do orador, uma coisa nos chama atenção, havia-se a ideia de desativação do ramal, mas talvez explicitamente não tenha sido esclarecida. Para isso, a aposentadoria chegava para aqueles homens como um “incentivo” como o próprio Leoncio fala.

<sup>109</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio em 01 de setembro de 2019.

<sup>110</sup> Idem.

Todavia, era o que se podia fazer, o que estava dentro da lei. Como não existe uma verdade absoluta, dois caminhos nos descortinam: um, que de fato demonstra a criação da Associação como um ato de resistência e outro como um espaço apenas voltado para o lazer, uma vez que a forma como as informações chegavam aqueles sujeitos, não demonstrasse a gravidade da situação.

Enquanto vida teve, o esforço da Associação em seu Estatuto era de divulgar suas atividades na sociedade e estabelecer alianças em prol da construção da área e da lapidação de sua imagem. Havia uma intencionalidade daqueles homens, a valorização do seu meio de trabalho. Naquele momento era essencial, afinal, naquela época eram 70 anos de ferrovia em Sousa para seus trilhos enferrujarem ao descaso, sem que nada fosse feito.

Com uma discussão voltada para o cinema e a educação Ellsworth (2011), trata da imagem como “modos de endereçamentos”. A ideia da autora parte da perspectiva do que se quer que seja entendido, a leitura do público alvo a partir de um objetivo anteriormente traçado; ou seja, é o que se deseja que entendam ao final da exposição, seja em sala ou o próprio filme sobre a mensagem passada. Todavia, alerta a autora que os modos de endereçamentos são múltiplos, subjetivos, e que envolvem sujeitos com contexto social, principalmente, aqueles que geralmente não são o público alvo da produção. Ou seja, o que a pessoa acredita, compreende daquilo que vê e enxerga de si mesmo.

Com a abordagem da autora percebemos que esses modos de endereçamentos não se restringem apenas ao cinema e educação, mas ancora, também, em outros meios sociais, à exemplo da Associação. Com a entidade criada, o que moveu os associados foi o desejo de tornarem pública sua causa com o intuito de atribuir-lhe ainda mais valor, ao demonstrar a seriedade da entidade, com propósitos, e merecedora de apoio da sociedade.

Os caminhos escolhidos como “espada” de luta, aparentemente silenciosos, invisíveis, foi à opção mais acertada no que Scott (1992) denomina como ato “infrapolítico”, ou seja, uma luta que é discreta em que os grupos subordinados exercem cotidianamente, “como raios infravermelhos” ao desafiar os limites da dominação sem ser, de todo modo, expostos (SCOTT, 1992, p.9).

A exposição que os ferroviários escolheram, foi tornar pública a construção de sua área de lazer ao abrir as portas para quem não era sócio. A estratégia dos ferroviários nos faz estabelecer uma ponte com a escrita de Hardman (1983). Demonstra o autor que a escolha da sua temática de estudo acerca do radicalismo operário, deu-se a partir de uma propaganda que o autor teve acesso. Nela, o PT (Partido dos Trabalhadores) convidou as pessoas para uma “festa-comício” com a presença de vários artistas de TV, na década de 1980, e ao final a



apreciação de um “baile-forró”. Ao comparecer ao ato, à festividade o público seria convencido da “necessidade de uma emancipação social”, isso faria com que elas se vinculassem ao partido (HARDMAN, 1983, p. 13).

Os ferroviários de Sousa-PB tiveram suas razões e modos de atrair um público para a Associação e sua área de lazer. O consumo não seria um “baile-forró” em companhia de artistas, mas do próprio bar da Associação, do banho de chuveiro e afins. Mas, nem tudo se resumia a um fim de semana divertido na Associação. Em várias passagens das Atas as reuniões trataram de desistências, mensalidade em atraso (que era de 1,5% do salário) e a resistência de ferroviários que não tinham interesse em associar-se

No tópico seguinte acompanharemos o esforço da diretoria em despertar interesse nos sujeitos da via permanente, tentando convencê-los da importância de associar-se. Embora não tivessem movido uma ação efetiva, a própria criação da Associação dá nota de uma entidade política, de representação, marcada pela resistência de seus membros. Foram resistentes ao iniciar uma empreitada sem grandes apoios. Foram resistentes em tentar manter viva uma identidade que para eles era muito mais que um trabalho, era motivo de orgulho e de necessidade em divulgar a imagem da Associação.

### 3.1.1- Convencer para atrair: a necessidade de associar-se

Em vários momentos das Atas pinçamos a movimentação da diretoria para convencer os ferroviários que ainda não haviam se vinculado a Entidade. Logo, adiantamos que a estratégia funcionou, uma vez que inicialmente a Associação contou com pouco mais de 30 sócios. Ao final de sua existência em 1996 este número cresceu e chegou a quase 70. Com esse item veremos o objetivo da Associação e o que realmente havia por trás dele e o que ela oferecia, bem como, a incessante movimentação da diretoria em atrair ao máximo a classe ferroviária além de buscarem a criação e manutenção de uma imagem para a entidade.

O esforço em atrair os resistentes em tornar-se sócios tinha uma explicação. Conforme evidenciamos na fala acima do mestre de linha Leoncio, não só ele, sócio do campestre clube, outros ferroviários tinham, também o seu lazer. Um fator como esse nos apresenta que aqueles ferroviários eram ligados a cidade por meio do lazer, justamente o lazer da associação que buscava agregar mais, aproximar mais a classe. No bairro, o ponto que ligava os ferroviários a cidade e conseqüentemente o bairro era/é o barraco de Martins e em outrora, o bar sem portas.

Com fins lucrativos, a Associação objetivava dissipar qualquer dissensão existente provocada pela hierarquia do trabalho. Para isso, ela criou uma área de lazer que permitisse momentos de sociabilidade entre os ferroviários e famílias, além de “ajudar a comunidade ferroviária em vários aspectos a serem tratados pela diretoria”<sup>111</sup>. Especificado no artigo 2º no parágrafo “b”, o Estatuto deixa claro que de algum modo prestará assistência ao sócio, todavia o restante do texto não explica como e em que momento concretizará.

Sendo assim, não obtendo a resposta, questionamos o mestre de linha Leoncio. Ao enfatizarmos acima o ponto em destaque, obtemos a resposta de que a assistência dada ao ferroviário sócio era apenas um apoio em caso excepcional, apoio psicológico, mas que não envolvia nenhum aspecto financeiro. Dado este fato, nos questionamos o que levou aqueles quase 70 ferroviários a fazerem parte da entidade, já que, muitos eram sócios de outros clubes, inclusive, o presidente.

No mesmo artigo, do parágrafo “b” outro objetivo da Associação aparece o de: “Promover ou participar de eventos culturais e sociais, conjuntamente com entidades e associações”.<sup>112</sup> Ou seja, ao sócio era dado ofertado eventos de natureza cultural perfazendo laço com outras ramificações com o mesmo fim. Todavia, na prática isso não ocorreu

---

<sup>111</sup>Estatuto da Associação dos Ferroviários de Sousa. Artigo 2º, parágrafo b. Livro de Atas, 1988, p. 04.

<sup>112</sup>Idem.

“[...]apesar de ter procurado ajuda, esse tipo de apoio, mas nós não tivemos, ninguém patrocinava”. Ou seja, os ferroviários procuraram não só promover seus eventos, mas também, um apoio financeiro para erguer sua área de lazer. Aqueles sujeitos só puderam contar com “nosso custo mesmo, tinha a renda do bar, tinha a mensalidade que se pagava que era quem cumpria essas despesas”.<sup>113</sup>

Quitada as despesas, a Associação promovia seus eventos abarcando as principais comemorações como: o dia das mães, dia das crianças, dia do ferroviário, jogos futebolísticos que possibilitaram o encontro da classe. Nesse sentido, era natural a resistência de alguns ferroviários em não desejarem participar da Associação, pois esperavam mais, além de umas horas de lazer, assim como, tinham outras prioridades.

Ao reportar-se ao cotidiano Francês de 1950, discorre Dumazedier (1973) sobre a atividade do lazer em seu aspecto socioeconômico, ressaltando-o dentro daquele contexto como uma atividade de luxo na escala de prioridades das famílias trabalhadoras. Sendo assim, em primeiro lugar os destinos dos recursos foram para alimentação, cuidados médicos, vestimenta e habitação (DUMAZEDIER, 1973, p.83). Ou seja, conforme os o dinheiro foi sendo destinado aos fins, o que sobrou talvez não fosse suficiente para o custeio do lazer. E, ainda que esse lazer fosse de um custo baixo, ou gratuito, o trabalhador optou em não o vivenciar por, em alguns casos, não se sentir à vontade com as pessoas no espaço destinado para tal fim.

Para que chegasse aos quase 70 associados, no fim da vida da Associação em 1996, foi um processo que não ocorreu de um dia para a noite. Levando em consideração a hierarquia no trabalho e as dissensões, é provável que muitos deixaram de associar-se ou o fez após muito tempo de vida da entidade, imaginando que a área de lazer seria uma extensão do trabalho, dando apenas mais visibilidade a alguns e permanecendo tudo da mesma forma, dentro de uma hierarquia.

Desse modo, na incessante movimentação para construção da área de lazer, em diversos momentos da Ata a pauta das reuniões foi o convencimento dos indivíduos da via permanente para virem agregar ao projeto. Assim, “haverá mais uma vez a reunião com o pessoal da via permanente separadamente, dando enfoque para a participação dos membros”.<sup>114</sup> Em mais um dia de encontro, Leoncio na época presidente, chamou atenção para a importância de um encontro com os trabalhadores da via. Neste dia, outra pauta foi exposta: “aprovação da proposta de um período de mais de três meses de desconto de cheques-cardápios para as despesas da entidade”.

---

<sup>113</sup>Ibidem.

<sup>114</sup>Estatuto da Associação dos Ferroviários de Sousa. Livro de Atas, 1990, p. 10.

Isso só legitima ainda mais o caráter político da Associação, com a articulação e estratégia dos membros da direção em, de algum modo, trazer para o seu lado o sujeito resistente a não participar da causa. Para se ter uma ideia, em 1988 ela contou com 29 sócios, dentre eles 9 estavam ligados a diretoria. Em junho de 1990 conseguiram atingir 50 participantes, representando os sócios ativos, os que haviam sido transferidos da cidade e os aposentados da via. Estes últimos, mesmo na condição de aposentados foram corriqueiramente convidados pelos companheiros a estarem presentes nos encontros.

O fato é que, embora houvesse nesse momento uma importante agregação daqueles personagens, mesmo os menos presentes, muitos ferroviários ainda não tinham se associado tendo em vista a proporção de trabalhadores na via o que implicou nos valores cobrados ao novo sócio. Conforme observamos na citação acima, o desconto aprovado pela diretoria foi um desconto de três meses dos cheques cardápios, mas não observamos na citação nenhum valor estipulado e de como foi descontado. Em outro momento, no mês de junho do mesmo ano, os números apareceram de forma mais clara acentuado por um déficit na contabilidade da entidade.

No trecho acima, quando se fala de 3 meses de desconto dos cheques, podemos compreender como a movimentação financeira era feita. Ao todo, o sócio, em 1988, pagou 1.600 cruzeiros, com o parcelamento estabelecido em 4 vezes. Embora em Ata não explique, cremos, que aquela quantia descontada, referiu-se ao que denominamos de título. Todavia, o pagamento do título não exclui o pagamento da mensalidade, que era realizado com o desconto de 1,5% com o acompanhamento feito em carnê que constava os dados dos sócios com suas respectivas funções.

Para sermos mais exatos, consideremos o salário de um feitor de turma volante ou mestre de linha. Com o valor de 17.499 cruzeiros<sup>115</sup> o desconto realizado nesse caso ficaria de 175 cruzeiros. Contudo, vale ressaltar, que o valor atribuído as funções de trabalho variavam com o nível de hierarquia.

Ainda que os pagamentos estabelecidos em reunião, para tornar sócio, tenham sido essenciais, principalmente para os não sócios, a diretoria enfatizou a importância do grupo para além do aspecto financeiro. A vida da Associação completava 2 anos, em tantas outras reuniões com a via permanente, tentava-se demonstrar a importância da participação de todos daquele espaço de trabalho.

Verbalizado no dia 15 de junho de 1990, em reunião no “castelo”, com a presença de 27 funcionários da via permanente Leoncio mais uma vez, ressaltou a participação de todos,

---

<sup>115</sup>Título de Inatividade do Departamento do Pessoal do Ministério dos transportes/Serviço Público Federal ao senhor Antônio Amâncio de Souza, 28 de abril de 1982.

mesmo que os ali reunidos não estando na inauguração da Associação. Desse modo, o referido dia assim foi descrito:

Aos quinze dias do mês de junho de um mil novecentos e noventa realizou-se no castelo ferroviário uma reunião com as turmas da via permanente de Sousa. Iniciou a reunião, José Leoncio de que mesmo o pessoal não participou desde a fundação da associação, faz-se necessária a integração de todo ferroviário junto a entidade representativa. Presentes a reunião vinte e sete funcionários, na qual Quixabeira expôs a questão da atualização de conta para os interessados que a partir de agora quiserem participar da Associação, **além de deixar claro que mesmo ganhando um pouco inferior aos demais, não há discriminação na participação dos mesmos;** pois de uma forma ou de outra, os que estão agora participando [ilegível] contribuindo não só financeiramente com a entidade, por isso estipulou uma taxa para os demais que ingressarem agora [...] (Livro de Atas da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1990, p. 13).

O tesoureiro da época, Quixabeira, ao externar a questão financeira da Associação incentivou, assim como fez o presidente, a agregação de todos a causa. Com isso, a sua fala teceu fios no que se refere ao ganho mensal de cada trabalhador. Mesmo aquele sujeito recebendo um salário inferior ao dos seus companheiros, haveria igualdade entre os pares.

A demonstração de igualdade no tratamento com todos, não isenta o fato de que a mensalidade era cobrada, mas para aqueles que, na citação, eram referidos com ganhos inferiores, pesasse nas contas do mês. Ou seja, a sua participação não seria garantida, haveria outras demandas mais urgentes de sobrevivência. A base do argumento do mestre de linha e do tesoureiro parte do pressuposto do trabalho manual realizado na construção da área de lazer, assim como, as estratégias de angariar reforço à causa, um esforço não apenas da diretoria.

E assim, com a ajuda, primeiro, dos chefes da via permanente de João Pessoa-PB e Mossoró-RN<sup>116</sup>, dispondo do material pesado, na jornada de monta, pinta, constrói: bar, banheiros os associados também colocaram a “mão na massa”. Nesse sentido, a valorização do seu membro, estava para além do valor da mensalidade. Com a ajuda das subunidades, os sócios não percebiam que, havia um controle e disciplinarização por parte delas.

Chegamos a tal afirmação à medida que problematizamos a análise de Thompson (1987) sobre vilas da Inglaterra do século XIX. Em um momento de industrialização, havia um controle do lazer e das relações pessoais dos pobres, por parte das fábricas, das escolas, das igrejas. Ao mesmo tempo, as igrejas estimulavam, também, as classes superiores a serem exemplo em seus bons hábitos de sociabilidade.

Em outra perspectiva Dumazedier (1973), defende que para haver troca de sociabilidade entre as pessoas é imprescindível que o nível de instrução entre elas seja semelhante. Caso isso

---

<sup>116</sup>Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1988, p. 03.

não aconteça, como por exemplo, em “organizações mais culturais”, com a presença maior de intelectuais e de classe média, a presença dos operários é rara, ainda assim, não se sentem à vontade (DUMAZEDIER, 1973, p. 49).

Nessa mesma linha, analisa o autor, que por muito tempo o lazer foi confundido com a luta sindical do operariado, “por bem-estar e liberdade”, mas isso só passou a ocorrer no século XIX com a fundação de associações de apoio mútuo. Com o impulso das associações, o trabalhador passou a reivindicar melhores salários e condições de vida, assim como, uma jornada menos longa de trabalho. Conquistado isso, o lazer teria uma abertura maior para o seu desenvolvimento (DUMAZEDIER, 1973, p. 54).

No caso sousense, em específico, dos ferroviários, já demos nota que independente da criação da Associação, uma parcela da classe já possuía vínculo com clubes de lazer. Isso quer dizer que, conforme o período estudado, a classe já havia conquistado essa abertura para o lazer. Tal fato, legitima ainda mais a verdadeira configuração por trás da criação da entidade. Referente a isso, a abordagem de Scott nos mune de pistas para compreendermos o que aconteceu, quando o autor apresenta a abordagem pluralista e antipluralista.

Para os primeiros, é fundamental a insatisfação contra o poder, só assim haverá uma oposição a ele, que corresponde formas de mobilização, protesto. Na abordagem dos antipluralistas, o âmbito político não possui abertura suficiente para uma oposição (SCOTT, 1992, p. 116). Ou seja, a ideologia dominante tem uma soma de poder enorme sobre os subordinados influenciando-os a aceitarem a justificativa de sua posição.

Ao encaixamos a experiência dos ferroviários sousenses nas duas concepções entendermos que, havia o descontentamento por parte da classe, afinal não era de nenhuma forma interessante a privatização da via. Mas, ao mesmo tempo, havia o receio da classe em optar por uma resistência declarada e a situação piora ainda mais para o lado dos trabalhadores.

Ao repassar os votos dos chefes de via permanente de Mossoró e João Pessoa nas figuras de Roldênio Caroca e Edimur Arruda, o presidente da Associação, na época, José Leoncio nos permite entender que este apoio, ao mesmo tempo, amenizava as intenções daqueles sujeitos em tecer uma investida contra o sistema. Mas, que se fazia necessário, na fala do presidente...

[...] Feita a pauta da reunião José Leoncio iniciou reafirmando que faz-se necessário a participação e união da classe ferroviária que através dessa luta de conscientização e espírito de reciprocidade como é a construção da área de lazer, **onde será um dos passos a conquistar os objetivos**. Em seguida José Leoncio apresentou os votos de Dr. Roldênio Caroca, chefe da via permanente em Mossoró, onde prontificou-se inteira disposição a colaborar no que for necessário, igualmente Dr. Edmur Arruda, chefe da subunidade de transporte

de João Pessoa [...] (Livro de Atas da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1988, p. 03).

Mais uma vez, o “espírito de união e reciprocidade” é expresso em outro fragmento das Atas. A união que tanto pedia o presidente e a direção eram fundamentais para o andamento da construção da área de lazer que, felizmente, para o grupo, contava com o apoio dos superintendentes. Conforme a análise das Atas, em mais de um momento ficou bem claro que a criação da Associação deu-se objetivamente pela construção de uma área de lazer para a classe. Desse modo, quais “objetivos” eram esses que almejavam os ferroviários?

A escrita de Scott (1992), nos dá a resposta. De acordo com o autor, na esfera da resistência existe um discurso que não é claramente visível, ocorrendo a partir da força dos grupos subordinados em explorar os “espaços sociais” cobertos em vigilância e domínio. Trata-se, não necessariamente de um lugar físico, mas um “lôcus” próprio para o discurso oculto, ao mesmo tempo não tão distante dos dominadores.

Ou seja, os chefes de subunidade em uma hierarquia superior dos trabalhadores sousenses entraram, também, dentro de um discurso oculto ao ceder auxílio aos seus companheiros, como forma de se manter atentos aos passos dados por aqueles sujeitos.<sup>117</sup> Por outro lado, os membros da Associação, debruçaram-se sobre um tempo que não lhes foi favoráveis como forma de imiscuir-se no espaço social, defendendo-o, ao tentar manter o seu cotidiano de sobrevivência e que custou muito caro.

Por que dizemos isso? Referimo-nos ao contexto de trabalho ferroviário, que, desde a implantação dos trilhos não só no sertão paraibano, regou a labuta de muitos sujeitos de dificuldades, má assistência, salários baixos e dentre outros pontos que fizeram os sujeitos realizarem greves para reverter a situação.<sup>118</sup> É nesse sentido que das diferentes formas de vivência no espaço urbano são indispensáveis à configuração da experiência, legítima em várias formas. Dentre elas, os entraves políticos na luta do trabalhador por melhores condições de trabalho. Entretanto, antes disso, foi crucial a materialização de uma consciência social baseada justamente no aspecto material em virtude do interesse de classes.

---

<sup>117</sup>Ao longo da discussão observamos a existência de hierarquia fora da Associação na figura dos chefes de subunidade e afins, assim como, dentro da própria Associação. Nesse sentido em Scott (1992) temos a importância dada a hierarquia como pressuposto para a existência dos subordinados. Sem a hierarquia os subordinados “ficariam reduzidos a meros átomos, sem existência social”. O autor ainda finaliza acrescentando que os subordinados, metaforizando, “não passariam de um saco de batatas”. In: SCOTT, James. *A dominação e a arte da resistência- discursos ocultos*. Lisboa: letra livre, 1992, p. 101.

<sup>118</sup>SILVA, Jéssica Naiara. *A estação do bairro: nos trilhos da memória contada vida, cotidiano e trabalho na ferrovia sousense (1960-2000)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017.

Na Inglaterra, por exemplo, de 1790 a 1830 foi o período do desenvolvimento de uma consciência de classe em que determina Thompson (1987) como “identidade de interesses” das classes de trabalho. Em consonância; nesse momento foi visível o crescimento de entidades que representaram a classe operaria; sociedades de apoio mútuo, movimentos religiosos, educativos e dentre outros. Em que, na perspectiva do autor a formação dessa classe não está ligada apenas à história econômica, mas também, à história política e cultural, como um fenômeno que não foi espontâneo nem exterior à Revolução Industrial (THOMPSON, 1987, p. 17).

Observamos com a leitura de Thompson (1987), que a formação daquela classe e consciência ligada não só a Revolução Industrial foi também uma questão de resistência que derivaram experiências e mudanças. Ao citarmos esse contexto de experiências e mudanças, como num rápido sopro, analisamos e percebemos que o meio de trabalho em suas relações influenciou o lado de fora de seu espaço. No caso souse, referimo-nos as teias de ocupações hierárquicas dentro da ferrovia, desde o conservador de linha, maquinista, mestre de linha ao cozinheiro e dentre outros, em que mantinham, como algo comum, os trabalhadores distanciados. Nisso, muitas vezes estereótipos ganharam vida dificultando a ideia de que na área de lazer fosse diferente e não uma extensão do local de labuta e, portanto, iguais na área de lazer. Fator que explica a constante ação de convencimento por parte da diretoria aos não sócios.

Apesar das dissensões no espaço de trabalho o lazer tem a sua importância. Ao compreender a sociedade inglesa do século XVIII/XIX, Thompson (1987) demonstra que o lazer suavizou as dificuldades nas vilas daquela época. De ordem sanitária, escassez de água, carvão, alimentação, as problemáticas eram esquecidas ao momento das festas (TOMPSON, 1987, p. 298). Como um local de sociabilidade, as feiras também eram marcadas por festas, em meio à venda de produtos de subsistência, ocorriam representações de batalhas, polichinelo, com barracas de jogos, cervejarias e disputas em função de concurso de dança. Nessa abordagem, o autor atenta para a manutenção das tradições, uma vez que embora a urbe crescesse em detrimento do campo, a cultura rural predominava como mantedora das superstições, dialetos e tradições locais (TOMPSON, 1987, p. 297).

Pensar as questões de lazer, na experiência da Associação, é estar a todo momento vinculada a estação ferroviária, aos trilhos e tudo que ela representava. Conforme vemos em Scott (1992), as relações de poder requerem algum tipo de representação, comportamento, por parte do subordinado em meio ao dominado, uma vez que é de suma importância o subordinado “cair nas boas graças” do que é mais forte.



O resultado da manutenção das relações bem quistas pelos chefes das subunidades, apesar de frutíferas para a construção da área de lazer, provocaram dissensões. Logo, com as devidas exceções muitos ferroviários não tiveram interesse em serem sócios pelo fato de confundir e compreender de modo distorcido as atitudes de seus chefes em; ser presidente por muito tempo e manter uma estreita relação com o topo da hierarquia...

[...] veja bem, porque eu fui presidente muito tempo, porque ali foi construído do nada, porque ali só tinha a água e as mangueiras e eu trabalhava na via permanente que comandava uma grande mão-de-obra, mão-de-obra pesada, de construção civil mesmo. Quem trabalha na ferrovia pode trabalhar na construção civil que ele se adapta. E o engenheiro, eu entrei em contato com ele e levei um projeto e para que as finalidades. Pede e tem que dizer para que e porquê você quer, porque tem que justificar tudo e ele me deu um grande auxílio nessa parte. Cedeu trem para trazer pedra para fazer as alvenaria por fora, arranjei os trilho para cercar todinho, que dizer tudo...e a mão de obra que era a especialidade na época, tudo que a gente arrecadava lá a gente investia, areia, pedra, mão-de-obra, tudo foi a via permanente que cedeu. Eu levei um projeto, claro, o que eu queria era aquilo e graças a deus, deu tudo certo. Ele era um sujeito, uma pessoa muito compreensiva e gostava dessas coisas, quando não gosta nem liga, ele gostava das coisas muito organizada. Eu mostrei por a mais b que era aquilo o sentido da coisa, nos atendeu e construímos (LEONCIO, 2019).

Referindo-se ao trabalho pesado na via e a semelhança dele com a construção civil, o mestre de linha José Leoncio esmiúça o porquê de ter sido por tantos anos presidente da Associação. Em sua fala, afirma que foi ele que deu partida a ideia, começando do zero, apresentando o projeto dos superintendentes e na construção da área de lazer, nela só havia a água e a mangueira. Nesse sentido, é como se o narrador se sentisse no direito de ocupar o cargo sem que houvesse uma rotatória movida por eleições.

Tal fato nos leva a utilizar a metáfora que Scott (1992) apropriou-se de Owel, no que tange ao aprisionamento do discurso público. Nela, um sujeito teve de conter um elefante que estava agressivo, assustando o público que o assistia. Com isso, este último manifestava pela morte do animal fazendo do homem com a espingarda não fosse o protagonista da situação como poderia ter pensado, mas o fantoche. Então, mesmo o elefante não oferecendo perigo a ele e as pessoas presentes, o sujeito acabou matando ele, talvez não por vontade própria, mas por se ter criado uma imagem dele e caso não correspondesse perderia sua credibilidade e seria motivo de chacota (SCOTT, 1992, p. 39).

O que queremos dizer com a apropriação da escrita do autor, é que o mestre de linha e os demais membros da diretoria tiveram de manter determinados comportamentos para que conseguissem apoio para a criação e manutenção da Associação, mas, que ao mesmo tempo,

em alguns casos aumentou a cisão dentro da hierarquia de trabalho, isso fez com que uma parcela significativa de trabalhadores da via não se tornasse sócio.

Caso o sujeito interessasse tornar-se membro, bastava “zelar pelo bom nome da associação e que seja de acordo com as finalidades e objetivos expressos no presente estatuto”.<sup>119</sup> A imagem da Associação, era uma das grandes preocupações da diretoria, era preciso o sócio ajudar a mantê-la diante a sociedade. Além do dever, o sócio tinha seus direitos, ante de tudo, de “interpelar a diretoria sobre assuntos referentes a sua administração”.<sup>120</sup> Ao sócio, era dada a liberdade de intervir junto a direção caso visse a necessidade. A máxima advinha do viés do parágrafo 5º em que o sócio tinha o direito de “frequentar a sede e utilizar-se de todos os serviços da Associação”.<sup>121</sup>

Ao mesmo tempo em que o ferroviário utilizava dos espaços da Associação, sua presença e participação ativa era cobrada, ou seja, foi essencial a sua presença nas reuniões e a exposição de questionamentos com críticas e sugestões. Afinal, o que mantinha viva a entidade era justamente o sócio. A ele era dado o direito eleger e se caso desejasse, de ser eleito membro da diretoria mediante a sua candidatura.

A voz e presença do sócio para decidir as demandas da entidade, era essencial, uma vez que em algum momento optou-se por deixar associar pessoas que não eram ferroviários. Todavia, não era qualquer pessoa que podia, mas “Aquela pessoa que era meu vizinho, meu amigo, ou ia como convidado meu, foi várias vezes, quer dizer isso era de aproximar eles lá e vê se chegasse a ser sócio a gente incluía como sócio “aquela pessoa que era meu vizinho, meu amigo, ou ia como convidado meu, foi várias vezes, quer dizer isso era de aproximar eles”.<sup>122</sup> Se houvesse interesse, o sujeito poderia vincular-se a Associação com o pagamento da mensalidade diretamente na diretoria.

Aumentar a quantidade de sócios ainda que não fossem ferroviários significava um acréscimo nas contas da entidade. Durante o seu percurso de vida a Associação contou com desistências, transferências, bem como, ferroviários que se aposentavam e voltavam, muitas vezes, para a sua cidade de origem.

Em reunião no dia 30 de dezembro de 1989, às 9:00 horas e 40 minutos no prédio da estação sousense, foi registrado um descontentamento de algum ou alguns membros e desistência de outro/outros. Com a ausência de informações mais precisas, a diretoria apenas

---

<sup>119</sup>Estatuto da Associação dos Ferroviários de Sousa. Livro de Atas, 1988, p. 4.

<sup>120</sup>Idem.

<sup>121</sup> Ibidem.

<sup>122</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio em 01 de setembro de 2019.

afirmou a tomada de providencias levando em consideração o Estatuto no que se refere ao direito do sócio. A alteração no quadro de sócios também afetava a diretoria. Na mesma abordagem, 2 membros da diretoria foram transferidos e outro aposentou-se. O desfalque fazia com que novas eleições fossem convocadas com urgência para suprir a falta.

A reunião de 1989 cuja a pauta trata da transferência e afins de alguns sócios, foi realizada 1 ano e 7 meses depois da anterior, ocorrida em 1988. Uma grande lacuna marca a separação das reuniões, não havendo uma explicação para o fato apenas que “Quixabeira parece que foi o último que teve como presidente na Associação e eu não sei porque me faltou um bocado de folha na Ata, eu não sei o que ele não quis aparecer, mas a realidade é essa eu não sei como lhe dizer”.<sup>123</sup>

Na fala, o ferroviário afirma não saber o destino do conteúdo que deveria estar ali. Todavia, com acesso as Atas percebemos que não havia resquício de folha arrancada. O mais provável que tenha ocorrido, foi uso de outro livro de Ata que marcou o momento, na época, do senhor Quixabeira como presidente. O então presidente por algum motivo decidiu não entregar a Ata referente ao seu período.

Finalizamos com uma ideia do que oferecia a ASFESA aos seus sócios e o que ela desejava que. No próximo capítulo, não nos desvincularemos do que foi abordado, as questões ganharão outros aspectos que marcaram a atuação da Associação no cenário ferroviário. Com ele, notaremos que ligada a concepção de uma boa imagem que dever-se-ia criar da Associação, estava vinculada a ideia de disciplinarização, vigilância e afins que era cobrada e aplicada pelos membros da diretoria.

---

<sup>123</sup>Idem

### 3.1.2- “Que zele pelo bom nome da Associação”: Disciplina e vigilância na área de lazer

Cotidianamente, a divulgação da ASFESA se fez ao olhar do trabalhador da via permanente. Com a intenção de alertar para a importância de adesão a causa, a diretoria fazia o uso de constantes reuniões. No tópico anterior, dentre as questões tratadas, a ideia de convencimento foi uma delas. Para este tópico, o caminhar pela entidade será mais profundo condensando o argumento sob, como o próprio título assegura: disciplina, vigilância e a continuidade na veiculação de uma boa imagem.

A vivência dos associados com seu espaço de lazer ao embebedar-se do tempo livre foi marcada não apenas pelo ritmo da música da época, mas também, pela responsabilidade de seguir e pregar, sobretudo, a incorporação do Estatuto da entidade. A preocupação da diretoria estava no fato da ligação do nome do associado a Associação e as possíveis atitudes que fossem negativas ao grupo. Com isso, o Estatuto em seu artigo 6º segue recheado de questões pontuais como a do sócio ter de “acatar as decisões gerais”.

As decisões referidas no artigo estão ligadas a imposições normativas vinculadas ao ato de disciplinar e vigiar. Era desejo que o sócio tivesse uma boa conduta para manter a área de lazer como um espaço familiar e intocável por práticas indesejadas. Essas práticas estiveram ligadas, sobretudo, ao que era oferecido no bairro da Estação, uma vez que em sua natureza o bairro foi constituído de meretrícios, bar sem portas, a feira da troca que em algum momento deslocou a atenção na essência do trabalho. O que não quer dizer que os consumos dos serviços estivessem vinculados essencialmente ao bairro. O “discurso anarquista”<sup>124</sup> vai mais longe ao afirmar que o lazer dissipa uma energia que deveria ser acumulada e direcionada à luta por direitos, que não torna muito diferente do discurso do padrão que desejava empregados apolíticos e dóceis voltados apenas para o cumprimento dos seus deveres.<sup>125</sup>

As atividades secundárias evolventes para o trabalhador, formam uma espécie de laço de solidariedade, em função de instituições como as associações. É algo singular, representável que incorpora um determinado lugar.<sup>126</sup> Do outro lado, por muito tempo a fábrica representou um lugar hostil, perigoso e sem nenhum conforto. Foram sendo aos poucos aprimoradas sendo mais arejada, higiênica em virtude de um discurso médico. Mas essas mudanças não eram à toa,

<sup>124</sup>Sobre isso ver: HARDMAN, Francisco Foot. *Nem pátria nem patrão- vida operária e cultura anarquista no Brasil*. São Paulo: brasiliense, 1983.

<sup>125</sup>Idem.

<sup>126</sup>Ver: HARDMAN, Francisco Foot. *Nem pátria nem patrão- vida operária e cultura anarquista no Brasil*. São Paulo: brasiliense, 1983, p. 49. Aqui o autor refere-se a memória do espaço coletivo de trabalho como algo que é criado, que é único, particular e portanto com vida apenas naquele lugar. Além disso, encontram nas instituições criadas os laços de solidariedade importantes para a sobrevivência dessa memória.

era desejo dos superiores que trabalhadores não tivessem motivos para revoltar-se, cometer crimes. Para tanto, os espaços de moradia deram lugar a creches, escolas que foram próximas ao trabalho dos operários.<sup>127</sup>

Para que as mudanças fossem possíveis ao operariado fabril, sua resistência foi de suma importância, na medida em que praticaram a sabotagem, ameaçaram destruir maquinários e dentre outras ações. Aos patrões, coube cederem melhorias aos seus empregados, não porque foram tomados por uma atitude humanista consciente dos direitos dos sujeitos, mas porque desejou um espaço modelado pelo aspecto apolítico e de sujeitos dóceis como dissemos anteriormente.<sup>128</sup>

O ambiente sousense, tendo em vista o espaço que abarcou a labuta na estação e todo seu histórico de trabalho poderia ter caminhado no contexto destacado acima. Isso porque, uma grande parcela dos ferroviários quando iniciaram seu trabalho na cidade veio de outros lugares da Paraíba e, principalmente, de outros estados vizinhos. Sendo assim, o trabalhador aportou na urbe sousense sem as suas respectivas famílias, só mudando-se efetivamente após algum tempo de trabalho. Do contrário, o que percebemos no âmbito do trabalho com o trem e a Associação é uma experiência particular, diferente das demais vistas pelo país, assim como, o nascimento do bairro ter ocorrido mais de 30 anos depois do fincamento da estação ferroviária.

Outros espaços na cidade também tiveram sua experiência particular em relação ao lazer. Ainda que não vinculadas ao espaço de trabalho como a Associação houve de algumas a preocupação com a imagem do lugar e com recursos à mais tiveram meios para a manutenção da imagem. Na manchete do dia 15 de dezembro de 1989 do jornal “A União”,<sup>129</sup> um correspondente na cidade registrou a passagem de aniversário de duas meninas, Dayse e Dirillene filhas do casal Maria Dirce e Wilson de Oliveira, associados ao “Rotary Clube”. As comemorações se deram com um “almoço de alto estilo no Sousa Ideal clube” oferecido a integrante da entidade que eram: dentistas, empresários, comerciantes dentre outros.

Ao virar nota na manchete de uma coluna social, publicada também, na capital paraibana, a entidade vinculava o seu nome a laços familiares, comportamento, de base inquestionável, pois, junto a imagem ou o nome do presidente, os nomes das esposas também eram falados.

O fato é que, não estabelecendo comparações, a manutenção da imagem era algo que transcendia os espaços do clube, tanto para “Rotary clube” como para a área de lazer da

---

<sup>127</sup>Ver: RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar*. Rio de Janeiro: paz e terra, 1987.

<sup>128</sup>Idem.

<sup>129</sup>A União, João Pessoa, 14 e dezembro de 1989.

Associação. Esta última, tendo em vista a experiência dos trabalhadores associados com clubes e sabendo da existência de outros, com certeza, tiveram inspiração e partiram de moldes já existentes, para elaborarem a forma particular da entidade proceder diante as configurações de seu espaço de lazer.

A criação da Associação dos Ferroviários teve um importante significado para os ferroviários. Nela, na área de lazer, não importava se o nome da entidade não ocupasse a manchete de um jornal e o aniversariante do dia não tivesse o seu retrato exposto. Estamos tratando de um espaço em que, apesar do interesse e esforço de seus idealizadores, em ver o nome da Associação ultrapassado os muros da entidade ou mesmo da cidade muitos nem sabem de sua existência. A ASFESA foi um espaço político, disciplinarizado em que os sujeitos não foram apáticos, uma vez que ao modo que acharam melhor, estiveram lá, demonstrando o tempo todo que existiam.

A ideia de disciplinarização na Associação vai contra ao que as pesquisas nos demonstram, como algo que está associado mais ao discurso oculto do superior<sup>130</sup>. Nesse caso, na maioria das experiências a população não abastada, incluindo os operários, não possuem normas de conduta que teça algum controle. Ao contrário, suas ações são dotadas muitas vezes de espontaneidade e pautada em interesses também que pulsam ao registro de suas ações.<sup>131</sup>

Dentro dessa perspectiva, Fábio Gutemberg (2001) recolhe cacos de uma simbologia de vivência criada pelas pessoas, principalmente, como mecanismo de fuga da justiça. Em Campina Grande-PB, o autor destacou casos particulares que retratam bem isso. Apontou ruas sem nomes, becos ou com denominações diferentes do nome dado oficialmente. Não só isso, os próprios nomes destas pessoas eram alterados. São casos em que é ressaltado a máscara sobre os comportamentos até mesmo dos locais de diversão que contavam com a presença da elite, mas não eram considerados adequados. Eram locais de difícil acesso, mas que guardavam com sigilo a identidade do seu frequentador (a).

Cada local possui a sua especificidade e embora a Associação fosse um espaço que agregava operários, as suas regras eram descortinadas logo na entrada da área de lazer. Situada

---

<sup>130</sup>Quanto a isso Scott afirma que: os “espaços sociais de autonomia relativa, não são apenas um terreno neutral onde se podem desenvolver negações práticas e discursivas do poder dominante. Uma vez que constituem, eles próprios, espaços de poder, servem também para disciplinar e formular mecanismos de resistência. O processo de socialização é idêntico ao que se verifica na definição de qualquer outro sentimento”. In: SCOTT, James. *A dominação e a arte da resistência- discursos ocultos*. Lisboa: letra livre, 1992.

<sup>131</sup>Embora Certeau não fale na classe operária e sim na expressão de “homem ordinário”, a partir do autor podemos compreender como posicionasse esse e perceber dentro da nossa ótica onde a classe estaria encaixada. Para uma melhor compreensão à respeito ver: CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: morar, cozinhar*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2011.

na “Lagoa dos Patos”, zona rural das proximidades do bairro da Estação, a reunião do mês de janeiro do dia 22 de 1991 optou-se por uma espécie de segurança na entrada do local. A justificativa do único argumento encontrado em Ata era a precaução de alguém adentrar as dependências sem permissão e, assim:

[...] Logo foi dada a palavra ao sócio Francisco Xavier de França, onde o mesmo solicitou a presença de uma pessoa para fiscalizar na porta de entrada durante todo o dia na Área de lazer, as pessoas que por ventura queiram entrar armado, o que foi aceito por todos. (Livro de Atas da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1991, p. 26).

Pela primeira vez, ao analisarmos as Atas da Associação destacamos a fala de um sócio, neste caso Francisco Xavier. Este fato nos faz acreditar que não havia uma participação ativa do sócio nas reuniões, embora no Estatuto da entidade esteja claro a abertura para diálogo. No caso em questão, o sócio solicitou a presença de um guarda para fazer-se presente durante o dia na área de lazer como medida cautelar, uma vez que haveria, segundo o sócio, a possibilidade de alguém entrar armado.

Após a exposição do argumento, o pedido foi aprovado sem contestação. A atitude tomada pela Associação, provoca dúvidas sobre o real motivo da entidade contratar o vigia. O público frequentador do espaço era apenas ferroviário e suas famílias, à não ser em algumas exceções como datas comemorativas em que amigos próximos eram convidados. Funcionava como estratégia da diretoria para alimentar o consumo do bar da área de lazer, assim como, popularizar as ações. A medida de contratar um vigilante ao primeiro momento nos parece para proteção do espaço, uma vez que a localização um pouco distante do bairro e as poucas habitações ao redor demonstram um lugar propício ao qualquer ato ilícito, mas antes de tudo, de controle dos próprios sócios.

A área de lazer já contava com o trabalho de um zelador que mensalmente recebia seu salário para cuidar do ambiente. Enquanto seus empregadores trabalhavam na estação ferroviária, Paulinho à mantinha limpa, organizada e adiantava os serviços em que ele mesmo podia resolver. Se durante o dia havia alguém na Associação, até mesmo os próprios ferroviários, a lógica seria o vigilante trabalhar durante a noite para evitar assalto dos bens da entidade. Tal fato leva a crer que as dissonâncias, que estão para além da Ata, marcaram, também o local, uma vez que se o espaço era habitado essencialmente pela classe a possível ação negativa, caso entrasse armado, só poderia vir dos próprios ferroviários.

Não é exagero afirmar que isso poderia acontecer. Embora fossem uma classe de trabalho afim, cada um daqueles homens não era apenas o nome da função que

desempenhavam. Foram marcados pelas suas concepções de mundo, de política, de caráter social, econômico, cultural que os tornavam ainda mais diferentes. Desse modo, em meio a um sábado regado de bebida alcoólica, os ânimos alterados, a memória poderia reacender algum atrito no âmbito de trabalho e afins.

Ainda assim, para que um fiscal então?

A reunião do mês de outubro de 1990 responde essa pergunta. Foi nela onde foram apurados os fatos da confusão na comemoração do dia dos ferroviários. A discussão ocorreu entre Quixabeira e Francisco Sales e, embora registrada em Ata ela não contém mais detalhes. O que a Ata traz é a movimentação da diretoria em apurar os fatos.

Sendo assim, em cena, entrou a “diretoria disciplinar”, criada 5 meses antes do acontecido e 2 anos e meio desde a fundação da Associação. O zelador Paulinho, teria, a partir do dia 22 de maio de 1990 companhia da atuação da “diretoria disciplinar”, organizada da seguinte forma:

No dia 22/05/1990 as dez horas na estação de Sousa realizou reunião da diretoria da Associação dos Ferroviários de Sousa. Leoncio iniciou dando enfoque ao regimento interno disciplinar, que fosse criado e posto em prática, antes, porém, criou-se uma diretoria disciplinar composta de dois diretores, onde junto a Associação dos ferroviários de Sousa irão formar uma comissão disciplinar para cuidar e zelar pela disciplina da Área de lazer [ilegível] o regimento. Para ocupar essa diretoria foram convidados Raimundo Carlos sobrinho e Neto Amorim. Em seguida, os presentes iniciaram o processo de estudo para elaboração do regimento interno disciplinar. (Livro de Atas da Associação dos ferroviários de Sousa, 1990, p. 12).

O fim de mais um dia de trabalho na estação marcou o dia dos ferroviários com decisões importantes. Decidido pela criação da diretoria que cuidaria da disciplina do espaço, os associados estudaram o regimento interno para lhe dar vida. Desse modo, as determinações foram estabelecidas para uma organização eficaz sobre o controle disciplinar dos sócios; para que, conforme as situações fossem ocorrendo as medidas serviriam não só como punição, mas também, como aprendizado. Embora não esteja especificado em Ata, em outras situações sócios, foram suspensos e expulsos da entidade. Por mais que existisse uma disciplina em vigor, os sócios não permaneceram inertes sem praticar qualquer ação que culminasse em punições mais graves.

Como primeiro ato em atuação, a “diretoria disciplinar” buscou compreender os últimos fatos. Todavia, a contradição ancora no fato em que somente Paulinho e Quixabeira



foram escutados e Francisco Sales não teve oportunidade de se defender.<sup>132</sup> A função de Quixabeira, maquinista, dentro da Associação era de tesoureiro, como agente de estação Francisco Sales não possuía nenhuma função. À vista do ocorrido, o sócio Francisco Sales mais conhecido como Bebê, recebeu uma carta de advertência com base no regimento interno.<sup>133</sup>

Nesta mesma reunião de outubro de 1990, foi feito um balanço do dia do ferroviário, uma vez que foi a primeira vez em que a área de lazer recebeu sujeitos que não eram sócios. Um dia muito importante para aqueles sujeitos, por tudo que significava o histórico de luta da classe e de trabalho pesado. Significava a valorização da identidade ferroviária e a tentativa de demonstrarem que estavam presentes e contra o contexto de privatizações.

Ainda assim, as dissonâncias foram comuns e os vários trechos da Ata dão nota de suspensões de sócios e até mesmo exclusões. Acerca disto, Scott discorre (1992) que a existência de uma rede de solidariedade entre os subordinados não está isenta de conflitos, ao mesmo tempo não quer dizer uma desunião entre os seus semelhantes. Para o autor, trata-se de uma “vigilância ativa e agressiva” intencionada em “preservar a unidade” (SCOTT, 1992, p. 187).

Nesse viés, uma medida da Associação nos chamou atenção. Mensalmente os sócios tinham que pagar a taxa determinada a partir do desconto do salário. Como em qualquer outra instituição era comum sócios não pagarem ou atrasarem a mensalidade. Para o controle dessa situação e manutenção da disciplina, os ferroviários inadimplentes tinham seus nomes expostos em um quadro na estação ferroviária. Essa medida permitia, além de chamar atenção para os devedores, o exemplo aos demais. Era uma punição e ao mesmo tempo uma forma de comunicação direta, em reunião algumas das dívidas eram negociadas ou perdoadas.<sup>134</sup>

A Associação tinha uma forma particular de conduzir suas ações até mesmo visando conter qualquer irregularidade. Para isso, o artigo 9 do Estatuto determinou como uma das competências do presidente a criação de uma espécie de “comissão de irregularidades”. O intuito era conter e solucionar problemas de caráter administrativo de forma transparente.

Para que essa transparência ocorresse o trabalho do secretário foi essencial, pois, era ele que divulgava as informações. Logo em seguida, o artigo 10 demonstra de que forma deveria ocorrer. O secretário deveria elaborar relatórios, comunicados e despachos que mantivesse o associado e direção informados sobre o andamento da entidade. Além disso, uma das suas

---

<sup>132</sup>Livro de Atas da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1990, p. 23.

<sup>133</sup>Idem.

<sup>134</sup> Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa.

funções foi registrar em Ata as reuniões ocorridas na Associação. Era uma forma que aqueles homens encontraram, no que se refere Scott (1992), de preservação da sua unidade.

Todas as ações dos ferroviários em relação a disciplina e vigilância, visavam a transparência de uma entidade que desejava demonstrar força, organização e preocupação com a segurança do associado e família. Ao demonstrar essa força os ferroviários se afirmavam enquanto classe e que não se entregariam diante dos acontecimentos. Foi uma forma que encontraram de passar a credibilidade da Associação, de uma entidade séria, com princípios norteadores que legitimavam as ações. No próximo capítulo, veremos na prática dentro da área de lazer todos os mecanismos empregados pela a Associação na idealização daquele meio de lazer, além, é claro, das festividades, os fins de semana e da sociabilidade ambientados no espaço.

### 3.2- Sociabilidade e diversão na área de lazer

Se no tópico anterior notamos articulações de caráter político na Associação, visando o controle disciplinar de seus membros e a manutenção da imagem que desejava-se criar e difundir, nesse veremos como se davam os momentos de diversão, com as datas comemorativas, fins de semana, com o olhar, também, para o que estava em paralelo ocorrendo na cidade, com os demais clubes de sociabilidade.

Mesmo com espaços de sociabilidade na cidade e, pelo que destacamos em outros momentos, os próprios ferroviários fazendo parte deles, em 1988 a Associação dos Ferroviários de Sousa ganhou vida, contrariando todo o contexto político ferroviário que culminaria em seu fim. O objetivo com a criação da entidade era erguer um espaço de lazer que agregasse a classe ferroviária como um grupo que se unia para além da relação de trabalho, mas na reafirmação da identidade com a comemoração do dia do ferroviário, do dia as mães, da criança e em noite de São João no sertão.

Em uma noite como a de São João, a fogueira acesa, os cheiros das comidas típicas anunciam que o mês de junho é marcado por festividades. Nesse come daqui, dança de lá e pula a fogueira acolá, em Sousa um “trem da história” chega e anima mais ainda a noite.<sup>135</sup> No final da década de 1980 o arraial das estrelas recebia uma grande quantidade de pessoas no bairro da Estação para comemorar o mês junino. Em uma das noites de sociabilidade os ferroviários montaram, em 1991, uma barraca chamada de “trem da história”.

A barraca montada pelos ferroviários propiciou ao grupo a arrecadação de dinheiro, já que, o intuito era de “arrecadar dinheiro e atender o ferroviário com a mesma exclusividade que tinha.” O ferroviário foi atendido com os serviços que ele encontrava na área de lazer, mesmo aqueles que não eram sócios. Àquela noite de festejo e atendimento exclusivo que o sócio teve só acabou no dia 30 do mesmo mês.<sup>136</sup>

Nesse dia os ferroviários puderam perceber que “o trem da história” conduziu muito bem a noite do período junino. Não só no sentido da arrecadação, objetivo maior, mas na organização e união entre aqueles sujeitos, isso porque, até mesmo pessoas que não eram associadas ajudaram de alguma forma a causa dos ferroviários. Disso, com o valor arrecadado, a diretoria decidiu destinar 20% do lucro para alguma atividade não específica e o restante, 80% foi para a poupança.

---

<sup>135</sup>Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1991, p.27.

<sup>136</sup>Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1991, p. 27 e 28.

Na perspectiva de Dumazedier (1973), a festa é vivida mediante a união da cerimônia e com o lazer. Para nós, cerimônia, lazer e a festa propriamente dita são a mesma coisa. A festa em si é a personificação da cerimônia. No caso da Associação, a arrecadação de fundos era a cerimônia, mas tornou-se também a festa com margem para uma interação ainda maior.

As atividades da área de lazer e os objetivos da Associação não ficavam apenas no espaço determinado, fosse no escritório da tração ou na sede da entidade quando estava erguida. Na reunião do dia 16 de setembro de 1989 os ferroviários determinaram a programação do dia do ferroviário no dia 29 do mesmo mês. Naquela época, a área de lazer não havia sido finalizada. Sendo assim, o destino da comemoração foi a vizinha cidade de Aparecida-PB na fazenda Acauã.

Neste dia, os associados poderiam contar com um ônibus disponibilizado pela prefeitura de Sousa, que, tendo em vista os 10 cruzados novos que cada um contribuiu, pagaria um valor determinado ao motorista pela viagem e fariam a feijoada. Quanto a bebida, cada ficaria responsável pelo que levaria. Feito isso, cada sócio tinha o direito a um “cartão-convite” que lhe dava o direito a entrada de 4 pessoas, onde, seria finalizado o dia com uma partida de futebol.<sup>137</sup>

A partida futebolística organizada para o dia do ferroviário era responsabilidade do diretor de esportes, cujo a função era “organizar competições e tudo que diga respeito ao esporte ou outra modalidade qualquer”.<sup>138</sup> Embora o Art. 14 mencione a possibilidade de outra modalidade esportiva, ao longo das Atas não observamos o seu desenvolvimento.

Todos os anos a Associação comemorou o dia do ferroviário com suas partidas de futebol. Naquele setembro de 1989, os frutos da comemoração foram sentidos até o início de dezembro do mesmo ano, pois, a entidade recebeu dois cheques doados no valor de 12 cruzados novos. Com este valor, foi montado “cestões” para sorteio e o incentivado a criação de uma horta comunitária após a construção da área de lazer.

Em outro momento, o Sousa Ideal Clube também se fez presente no cenário esportivo na cidade. Não havendo qualquer relação com o time da Associação, promovendo um encontro que não era para amadores, o jornal *A União* em 1989 registrou o momento. “O departamento do Sousa ideal clube está ultimando os preparativos para o torneio quadrangular”. A partida de futebol promoveu a disputa entre o time da cidade de Cajazeiras-PB e o time do Clube de Caçadores de Campina Grande.<sup>139</sup>

---

<sup>137</sup>Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1989, p.08.

<sup>138</sup>Estatuto da Associação dos Ferroviários de Sousa. Art. 14º, parágrafo a. Livro de Atas, 1988.

<sup>139</sup>A União, João Pessoa, 14 e dezembro de 1989.

Com isso, observamos que os momentos de sociabilidade entre os clubes e Associações na cidade era vivenciado de forma particular, ao menos no que se refere a comunicação com os próprios conterrâneos. Ou seja, na partida organizada pelo clube sousense, a participação foi oriunda da vizinha cidade e de Campina Grande, ao invés de contar com socialização dos próprios sousenses.

À vista disso, a questão identitária na Associação tornou-se ainda mais sólida, uma vez que não havia uma preocupação dos clubes e afins em manter um diálogo com os demais. Os ferroviários, na construção da área de lazer, só puderam contar, na maioria das vezes, com eles mesmos, reconhecendo o valor da classe e ressignificando ainda mais a sua imagem. Enquanto os ferroviários corriam em busca de consolidar-se como uma classe que merecia reconhecimento e com uma imagem, na reunião de setembro de 1984 o vereador Roque Mamédio afirmava: “tanto faziam pelo povo, noticiando o que acontece em todos os recantos...”<sup>140</sup>

A fala do parlamentar, tratava-se de uma homenagem aos radialistas que, para ele, tinham um papel fundamental na sociedade. Os demais vereadores viram a atitude do colega como um ato de coragem e de luta, isso porque, o tom da fala era ao mesmo tempo de cobrança, pois, o governador havia prometido construir residências para a “classe”. Com essa discussão, o nosso intuito não é tirar o mérito dos radialistas ou polemizar o discurso do vereador, todavia era interesse daqueles sujeitos favorecerem a função, uma vez que era no microfone das rádios que o povo ganha voz. É no som ao vivo que as demandas, as promessas, as faltas são cobradas, mas também, são assumidos lados, seja oposição ou situação que acabam interferindo na concepção do ouvinte sobre o(s) político(s) em exercício.

Com ou não reconhecimento público, a classe ferroviária, os associados, seguiram com as atividades da área de lazer, contando, antes de tudo com eles mesmos. Com a comemoração do dia das crianças, a organização do dia contava em massa com a presença das mulheres dos ferroviários. Na reunião do dia 04 de outubro de 1993 os encontros que antes só aglutinavam os ferroviários reuniu mulheres, as esposas e filhas daqueles trabalhadores.<sup>141</sup>

Apesar dos poucos recursos, enfatizados em Ata, os sócios em um evento como esses articulavam-se e montavam a suas comemorações. Nesse momento, montaram um cestão para um bingo e acertaram um desconto de 150 cruzeiros da folha de pagamento. O intuito da classe era, com essas comemorações, unir ainda mais a família e ainda propiciar as crianças um

---

<sup>140</sup>Livro de Ata da Câmara Municipal de Sousa, 1984, p.90.

<sup>141</sup>Livro de Ata da Associação dos Ferroviários de Sousa, 1993, p.42.

momento diferente, já que, os que ocorriam pela cidade promovido pela esfera pública mais parecia apenas cumprimento de agenda e registra o fotográfico.

Em 1980, por exemplo, o jornal “*A União*” publicou um registro fotográfico do dia das crianças no centro social urbano Terezinha de Oliveira Gadelha. Nesse dia, muitas mães saíram de suas casas deixando os afazeres para levar suas crianças a um espaço que deveria ser um momento de diversão e entrega de presentes, deve ter tido um brinquedo ou outro, mas a troca de que? De picolé, degustado pela menina do canto direito da foto, do bombom que o menino do meio no canto de baixo exhibe e de algo mais que não vemos na imagem abaixo.

Imagem 21: Dia das crianças no Centro Social Terezinha de Oliveira



**Fonte:** *A União*. Coleção de fotografias. João Pessoa-PB, 2018.

Para a comemoração deste dia, inúmeras mães, avós e pais saíram de suas casas acompanhando seu filho. Ainda de grampos na cabeça e bobes para moldar o movimento do cabelo, a simplicidade da roupa mostra a condição social do grupo, dispostas ao sol do sertão esperando um “agrado”, que aparecesse, depois de uma longa fala de quem “salvava” o dia.

Em outro recanto da cidade, o município promovia o encontro das crianças sousesenses com a primeira dama do estado Glauce Burity. Na ausência do governador Tarcísio Burity “crianças esperando receber os prêmios da primeira dama do estado” amontoam-se, atentas, não ao discurso dos “bem feitores”, mas o momento da concretização do que as prometiam.

Imagem 22: Dia das crianças em Sousa-PB



**Fonte:** *A União*. Coleção de fotografias. João Pessoa-PB, 2018.

Sem nos dizer muito sobre a comemoração ou o local em que recebeu o grupo, o verso da foto enfatiza a presença da primeira dama, mas não registrou a sua imagem. Nesse caso, o que importava era dar ênfase a quantidade de crianças presentes e, assim, demonstrar como o governo do estado em união com o município atenderiam a cada uma delas. Crianças atentas, ansiosas para ver o que representava aquele prêmio. Talvez uma boneca de plástico, um carro que quebrariam ao primeiro tombo em um dia de brincadeira.

Além do dia das crianças no centro social Terezinha de Oliveira e do elaborado pelo governo do estado e do município, o Sousa Ideal Clube “promoveu grande festa com o palhaço Belezinha e sua equipe em homenagem a criançada da cidade”. As únicas informações presentes no verso da foto de 1981 dão nota de um dia das crianças no clube, demonstrando que abarcou toda a cidade a não especificar que tratava das crianças cujos pais eram sócios. Com a imagem, aparente abaixo, contraria-se a ideia de a comemoração ser voltada a “criançada da cidade”, uma vez que aqui o protagonismo era outro.

Imagem 23: Dia das crianças no Sousa Ideal



**Fonte:** *A União*. Coleção de fotografias. João Pessoa-PB, 2018.

Diferente dos outros registros o dia das crianças na cidade, o registro fotográfico no Sousa Ideal, ao que parece, destacou os membros de sua organização. Contanto com personagens dos quadrinhos, por tratar-se de um clube particular, o evento prezou pela qualidade. Não haveria um amontoado de crianças, mas uma pequena esfera que era sócia do clube.

Diferente das demais entidades citadas, o dia das crianças na Associação não possui registro, isso porque; “naquela época, isso era para a gente ter foto, vídeo gravado e era um negócio tão importante, mas ninguém ligava”.<sup>142</sup> Com essa falta de hábito em registrar os momentos importantes, a “campanha do vasilhame” organizada pela Associação, hoje, tem voz apenas na memória de quem vivenciou.

Com o aumento de consumo no bar da área de lazer, cresceu a necessidade de ter vasilhame de bebida “que era para o bar, quem podia, quem tinha em casa” doava para a Associação “para abastecer o bar e com condições de comprar mais, vinte, trinta grade de cerveja”.<sup>143</sup> A referida campanha organizada pelos sócios e que contava com a doação de vasilhames para a manutenção das bebidas na área de lazer demonstra que os ferroviários estavam sempre articulando alguma medida que beneficiasse entidade. Um momento como este marcava a união daqueles sujeitos, com eles mesmos, com amigos, vizinhos que doavam

<sup>142</sup>Entrevista concedida a autora por José Leoncio de Oliveira em 01 de setembro de 2019.

<sup>143</sup>Idem.



seu vasilhame. Fosse um dia das crianças ou um dia das mães, para as comemorações não faltaria nada.

As comemorações na Associação eram variadas. Havia o dia dos ferroviários, dia das crianças e o dia das mães, inclusive “eu achei muito importante que as mães se reuniam e conhecia mais. Porque tinha delas que moravam para um canto, outras para outro e não se conheciam, até achando em uma linguagem popular: mas fulana é orgulhosa e aí tinha a imagem diferente da pessoa.”<sup>144</sup> A criação da Associação tinha como objetivo, segundo, a falado presidente, de unir e promover a união dos ferroviários e família, uma vez que como ele enfatiza na fala, muitos nem sequer se conheciam, nisso, as imagens eram moldadas por suposições.

Com os encontros, a imagem era ressignificada, afinal “como é que eu vou julgar uma pessoa que nunca conversei com ela.”<sup>145</sup> Com esses momentos de articulação festiva em que as mulheres estavam presentes, na Associação, ao final de sua vida, quase 86 pessoas estiveram ali promovendo as comemorações.

Embora a maior intenção da Associação fosse de resistir aos acontecimentos, sua área de lazer não deixou de ter vida, de reunir os ferroviários e suas famílias, fosse em um dia comum de domingo, fosse em uma data comemorativa. Percebemos que, as sociabilidades que ocorriam em paralelo na cidade ficavam de seu “muro” para dentro, não havia uma interação com outros clubes e afins.

Com a Associação, mesmo muitos dos sócios vinculados a outras entidades, eles se sentiam representados, lembrados, já que, fora disso não havia um reconhecimento da classe. A Associação, a área de lazer, ia muito além do dia das crianças, da festa de São João, do dia das mães e do próprio dia dos ferroviários. Nos leva a compreender a preocupação, a articulação dos ferroviários com cada detalhe daquilo que eles se propunham a fazer.

---

<sup>144</sup>Ibidem.

<sup>145</sup>Ibidem.

## CAPÍTULO IV

### O BAIRRO DA ESTAÇÃO

#### 4.1- Interfaces de uma intervenção pública

Neste capítulo, nos dedicamos a compreender a intervenção de leis que interferiram no bairro da Estação, onde, quando nos dedicamos estudar as entranhas da cidade, percebemos que ao longo de sua história ela foi moldada e forjada sob a imagem de outras cidades. Na perspectiva não só de Paulo Marins (1998), o “espelho” projetava a imagem de cima, ou seja, partiam primeiro das reformas urbanas na Europa do final do século XIX até chegar ao Brasil. Aqui, o Rio de Janeiro passou a ser o exemplo para as outras capitais brasileiras, e é nesse exemplo, nas reformas urbanas que sucederam em Salvador, São Paulo, Santos e do próprio Rio que o autor tece suas críticas.

Por causa dessas reformas, viver nessas cidades passou a ser um sinônimo de luta por sobrevivência, principalmente na capital da República, onde, negros, pessoas vindas do campo, imigrantes amontoavam-se na cidade em busca de um espaço. Com isso, foi ainda mais crescente a intenção de homogeneização da vizinhança tendo em vista a harmonização do espaço. Nisso, os pobres foram varridos de suas habitações por serem considerados inadequados e precisaram buscar morada em um novo local (MARINS, 1998, p. 134 e 156).

Apesar da tentativa de se criar uma cidade homogênea, não só nas capitais brasileiras, a diversidade do espaço escapou de suas bordas e lançou ao ar as suas diferenças. E essas diferenças ficam ainda mais acentuadas quando nos referimos aos bairros, como o bairro da Estação em Sousa, um espaço dotado de peculiaridade. Todos os dias, não só os moradores do bairro, deparavam-se com o trem, com sua imensidão, estendido sobre as linhas e interrompendo a passagem de moradores à exemplo de dona Heraldina, porque...

Não passava. Não passava transporte nenhum, tinha que espera o trem passar. Porque era o trem muito grande, enquanto não passava o último carro do trem. Os carros não passavam, não tinha outro local pra eles é... desviar, pra poder ir pra o movimento central da cidade. Não! Tinha que espera o trem passar até chegar ao fim ((risos)), era assim (SILVA, Heraldina, 2019).

A chegada do trem na estação era algo que não ficava apenas reservado a estação ferroviária. As imensas locomotivas que o compunham atravessavam as vias de acesso ao

centro da cidade ou quem vinha do centro e seguia aos bairros vizinhos ao da Estação. Não havia outra alternativa, esperar era a única opção.

Nesse viés, parte do bairro Jardim Brasília e do Conjunto Frei Damião eram atravessados pelas locomotivas e conseqüentemente interrompendo as vias de acesso. Quando o trem vinha do Ceará, era pelo primeiro bairro que ele passava, já no sentido do Rio Grande do Norte e a Capital Paraibana era o Frei Damião quem lhes dava as boas-vindas. Estes dois bairros fazem divisa com o bairro da Estação, no mapa visualizamos melhor esta proximidade.

Mapa 3: Localização do bairro da Estação



Fonte: google maps.

Embora o mapa não mostre, ao lado esquerdo, o Jardim Brasília fica um pouco antes do Jardim Santana. Ao lado direito, o conhecido “conjunto” compõem, também, a vizinhança com o bairro da Estação, que ao sul, recebe o transeunte vindo das vielas do Jardim Serrolândia. Considerado um bairro periférico, juntamente com o Jardim Brasília e o Frei Damião, este último marcado pela maior incidência de violência na cidade, o bairro da Estação aproxima-se da saída da cidade com sentido ao estado do Ceará e a vizinha cidade de Cajazeiras. Pelo fato de ser periferia, algumas questões aparecem e são apresentadas em nossas fontes. A reunião do dia 15 de junho de 1955, na Câmara Municipal, é um exemplo disto.

O projeto de número 144 aprovado naquele dia isentou “de impostos e taxas municipais por um espaço de 4 anos as vendas de gado realizadas no curral da feira nesta cidade”.<sup>146</sup> De espécies variadas, provavelmente, uma ou duas vezes na semana, o bairro da Estação recebia uma quantidade razoável de gado para a feira que ocorria no local. Como um incentivo, o poder público isentou-a de impostos por quatro anos, tratava-se de um momento de comercialização, acreditamos, que não só do gado propriamente dito, mas até mesmo dos mecanismos que eram responsáveis por sua manutenção, uma ração, remédios e afins.

Com o lema de beneficiar Sousa, a Sociedade Rural foi a responsável pela ideia e encontrou voz na Câmara dos vereadores. Em Ata, a referida sociedade “ainda em início e lutando com grandes dificuldades, merece o amparo dos poderes públicos”. Assinado pelo vereador Tomaz Pires, alegava-se a sociedade passar por dificuldade e necessitar de ajuda, o que o documento não fala é a quem os benefícios são destinados, porque falar em população no geral, é muita coisa.

Não sabemos se de fato essa medida abarcou uma grande quantidade de agropecuaristas, uma vez que apenas uma pequena parcela da sociedade detinha a comercialização e criação de gado na região, por representar, na época, um elevado custo. Parece-nos, e é o mais provável, tratar de componentes da própria câmara, ajudando na defesa de seus interesses e de aliados políticos.

No que se refere a localização, fica bem claro que era preciso manter o mais longe possível este gado do centro da cidade. Como o bairro da Estação começava a formar-se enquanto bairro, incorporando mais casas e a igreja Santa Ana, parecia o lugar ideal. Tudo que fosse depois dos trilhos era permitido, antes, já não era, pois, as outras imediações da cidade, o centro em especial, não poderia ter em suas ruas a mistura de terra, paralelepípedo com excremento de animal.

Ainda nesse sentido, no dia 29 de dezembro do mesmo ano o vereador Francisco Gonçalves da Silva requereu a construção urgente de um açougue para o bairro. Sem conter justificativa alguma a medida visava ao organizar no local um espaço destinado apenas as vendas de carne. Nele, havia subdivisões que permitiam a oferta de mais de uma variedade de carnes e afins. Juntamente ao morador, os bairros vizinhos não deixavam de serem contemplados com a ação e, sendo assim, vejamos, abaixo, o tamanho de seu espaço, para abarcar os transeuntes.

---

<sup>146</sup>Projeto de Lei. Caixa n° 1, livro 2. Arquivo da Câmara Municipal Casa Otacílio Gomes de Sá- Sousa-PB (1955, p. 86).

Imagem 24: Mercado da carne no bairro da Estação



**Fonte:** Arquivo pessoal, 2015.

Ao saber da existência de um local ofertando este gênero, o sujeito (a) ao chegar no bairro, de frente a estação o avistava de longe. Na esquina da Praça da Estação, por muitas décadas, nas quartas e domingos as ofertas das carnes eram oferecidas, ao mesmo tempo em que um “gole” de cana saciava a vontade de quem a desejava, um lanche ou a fruta da feira de frutas. Aos poucos, o bairro foi expandindo e os moradores chegando cada vez mais, com eles, alguns locais de venda foram desaparecendo e outros surgindo

Enquanto o bairro da Estação contava com o seu mercado, alguns espaços da cidade não possuíam nem um açougue. No centro da cidade, o mercado público oferecia/oferece outras opções que variam de comida, roupas, mochilas, calçados a venda de ouro. Para abarcar esta amplitude de produtos, as tarimbas ali existentes, desde 1955, eram motivo de conversa na Câmara dos vereadores o que levou o mercado público a alterações. É o que demonstra a Lei de número 389 de 1961, cuja aprovação, destinou 5.000.000,00 de cruzeiros que deram vida as novas instalações do mercado.<sup>147</sup>

Alguns anos depois, um projeto sob a Lei 405 nos chamou atenção pela sua ousadia. Foi decidido naquele setembro de 1963 pela “construção de um super-mercado com estação

---

<sup>147</sup>Lei de Nº389. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1961.

rodoviária, no bairro da Estação ou em suas imediações”.<sup>148</sup> Para isso, o prefeito tinha que dispor de um terreno com 109 metros de frente e 60 de largura. Apesar de decretada a Lei a rodoviária não foi construída no bairro, sua localização está do outro lado da cidade nas proximidades do hospital regional e assim como este, também teve o terreno doado por um membro da família Gadelha. Da mesma forma, foi com o supermercado, que, apesar de constar sua provação, na prática, não vingou.

Ainda neste sentido, na ata de 1983, um vereador chama atenção para o mercado público do bairro. Segundo o autor do projeto, para a remodelação do espaço, além do abandono retratado no documento, um funcionário público responsável, ausentava-se do espaço e levava com ele a chave do banheiro.<sup>149</sup> Todavia, que mercado público existia no bairro? Não era apenas o mercado da carne? Sem muitos detalhes, a fonte não especifica a localização exata do mercado público dentro do bairro. O que pode ter acontecido e é o mais provável, é a ampliação do mercado da carne para abranger uma unidade maior de oferta. Para isso, o espaço destinado era suficientemente grande e a imagem acima demonstra isso. Em uma estrutura semelhante de uma ponta a outra, embora, hoje, abarque um bar e outros componentes pode ter abarcado o mercado público do bairro e dentro dele o mercado da carne, e no fim, ficando só o mercado da carne.

Como vimos acima, apesar da aprovação da rodoviária ter sido destinada a fincar-se no bairro da Estação, assim como a execução de uma Lei não coadunar com metade do discurso do dia de sua aprovação, foi algo comum. A reunião de 1969, com pauta sobre o bairro da Estação, no mês de junho, nos diz sobre isso e muito mais. Naquele dia, o primeiro diálogo entre os vereadores veio de uma chamada de telefone. Responsável pela telefonia pública, cujo local exato na cidade não foi exposto em Ata, Antônio Laranjeira quem recepcionava as pessoas que precisavam de discar para alguém. O telefone público em sua casa era quem atraía as pessoas até sua residência, todavia o deslocamento a casa do senhor seguia marcado pelo descontentamento com a forma que ele as tratavam.<sup>150</sup>

Com isso, dentre os assuntos tratados naquele dia, estava o cancelamento do serviço de telefonia feito por Laranjeira. Como solução, os vereadores decidiram por deslocar o serviço para o Posto Médico Municipal, mas a decisão final caberia ao prefeito em exercício. Com esta passagem, destacamos a precariedade de um serviço tão importante, mas de alto custo e uma população em sua grande maioria sem condições financeira. Neste período, o prédio da Telemar

---

<sup>148</sup>Lei de Nº405. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1963.

<sup>149</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, março de 1983, p.23.

<sup>150</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, junho de 1969, p.155.

conhecido por muito tempo como Telpa, não havia sido construído. Pois, posteriormente, seria ele o responsável por colocar em comunicação os sousenses com outras localidades, através de suas cabines e agendamentos antecipados. Afinal, tanto do lado de cá da linha, como do outro lado, deveria saber a hora e o dia em que a comunicação seria realizada.

Quando não havia ligação, para quem morava na cidade, se fosse depender da praça da Estação, seria melhor convidar o amigo (a) a sentar-se em sua calçada e tomar um café. Isso porque, apesar da reunião de 1969, com arguição do vereador Sinval Gonçalves, tratar de um “apêlo no sentido de que seja construído no bairro da Estação ao lado direito da pista desta cidade do referido bairro, uma praça devidamente arquitetada para o local sendo assim calçar parte do terreno, ainda não calçado cujo trabalho poderá beneficiar a feira das quartas-feiras”; Imagem abaixo retrata outra realidade.<sup>151</sup>

Imagem 25: Praça no bairro da Estação



Fonte: Google maps, 2012 e Reporterpb, 2018.

---

<sup>151</sup>Idem, p.156.

Apesar de não pertencer ao recorte em que estamos lidando, o registro acima demonstramos como era em 2012, imagem da esquerda em 2018 antes da reforma do mesmo ano. Ao longo das décadas a estética da praça mudou, em alguns momentos os barracos e arborização fizeram parte do espaço e em outros, nenhum e nem outro, fruto de medidas urbanas que destinaram os barracos de toda a cidade a um lugar próprio, determinado e que não interferisse na organização do espaço. Trata-se, de ver a praça referida na sessão da Câmara de 1960. Nela, o que marca é o imprevisto, não havendo nada que reporte a um verdadeiro significado de praça.

Os banquinhos da imagem de 2012, provavelmente foram elaborados pelo próprio dono do barraco para acomodar os seus clientes, assim como as próprias plantas. Ou seja, não existe nenhum traço moderno que designe que ali existiu. Um local que necessitaria de algo que oferecesse abrigo em dias de sol e chuva, uma vez que taxistas por décadas fizeram dessa praça ponto de trabalho, esperando seus passageiros chegarem de bicicleta e levando-os a sua residência porque lá a família esperava. Para ir a um hospital, uma comemoração ou ao mercado, uma vez que em outrora, os carros que hoje deixam a feira do transeunte em casa, não faziam isso. Então, era comum após o término da feira um taxista ir buscar e levar as compras dos transeuntes, não só no bairro da Estação.

É que, neste mesmo local a feira coloria o espaço todas as quartas e domingos, em algumas décadas bancas de roupas e brinquedos eram cobertas por lonas transparentes ou em azul, semeando no ar descontração e no chão passos apressados e restos de frutas amassadas. Hoje, a mesma feira que coloria a praça da Estação de décadas anteriores, permanece no local nos mesmos dias. Em 2018, ela ganhou a companhia de um senhor de batina, chapéu e Bíblia pretos. Os bancos que no registro da imagem foram o cenário com as plantas nativas da região, recebem os transeuntes que come no quiosque ao fundo. A praça padre Cícero foi construída sob o mandado do prefeito Fábio Tayrone, famoso na cidade pela construção de praças por implantar por toda a cidade um espaço de lazer como este. Mesmo havendo interesse político em jogo, a praça não deixa de beneficiar os moradores da Estação como dos bairros próximos, dando novas cores e significados a Praça da Estação.



Imagem 26: Praça padre Cícero no bairro da Estação.



Fonte: Arquivo pessoal, 2019.

Quando colocamos a imagem acima, o nosso intuito não foi saltar cronologicamente para uma década bem à frente da que estávamos ancorados em discussão, mas de demonstrar a fragilidade dos discursos dos parlamentares. Os parlamentares em reunião na Câmara, tinham, antes de tudo, de mostrar trabalho, sobretudo, que exerciam o ato de escuta ao povo. Uma escuta que, muitas vezes, não atingia a prática. A praça de 1969 é um exemplo disto. Conforme observamos os dois momentos da imagem acima um de 2012 e outro de 2018, em nada lembra uma praça.

A praça em seu sentido de lazer fez parte de um imaginário de outrora. Onde as pessoas encontravam todos os elementos para os momentos de distração ou muitas vezes não possuíam transporte para descolar-se a praça do centro da cidade, local onde existia/existe uma movimentação maior de pessoas e oferta de serviços. Mas, no bairro da Estação, o assunto praça não foi o único abordado pelas autoridades locais.

Senso assim, diferente e divergindo de tudo que se espera do assunto, José Gonçalves Formiga apresentou em junho de 1969 um requerimento que solicitava a construção de um cemitério público no bairro da Estação. A justificativa, partia do desejo do vereador em que os outros bairros vizinhos, também, fossem beneficiados. A medida chama atenção quando o parlamentar se refere ao bairro como de “populoso”.<sup>152</sup> Nesse momento, o bairro contava com um número relativamente baixo de moradias e consequentemente de moradores, portanto não era um bairro “populoso” como o vereador mencionou. Com isso, dois leques explicativos se abrem para tal fato.

<sup>152</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, junho de 1969, p.157.

O primeiro, partimos da ideia que a solicitação pode ter sido de cunho popular, por pessoas do próprio bairro ou de bairros vizinhos, assim como, surgiu do próprio vereador com o intuito de demonstrar trabalho e que estava preocupado com o desenvolvimento do bairro. Todavia, esta ação ia contra um conjunto de concepções que divergia da presença de um cemitério próximos a habitações e afins, uma vez que existia uma série discussão sobre os miasmas que consideravam um ato não higiênico. A cidade já tinha um cemitério distante da veia urbana e que décadas depois construiu-se mais dois, ou seja, a determinação da câmara não passou do papel.

Já no mês de julho de 1969 o tema discutido já não era a morte, e sim, a vida pulsante de um bairro que se desenvolvia ao espelho da ferrovia e tudo que girava em torno dela. Como um laço identitário, forte, porém na ótica da esfera pública, ao bairro ainda merecia um olhar mais atento. Era preciso que houvesse uma vigilância para garantir a segurança dos moradores e dos passageiros, assim como, a seguridade da organização do espaço. Em um curto expediente na Câmara dos vereadores de Sousa, José Gonçalves Formiga, pediu ajuda de custo para que o bairro da Estação contasse com dois guardas noturnos.<sup>153</sup>

Sem qualquer oposição da Câmara e do prefeito, o projeto foi aprovado por unanimidade. Embora a medida fosse voltada para o bairro, sabemos que as atenções, na verdade, estariam sobre a Praça da Estação cuja estação recebia trens até durante a madrugada, com encerramento das atividades às 6 da manhã, dada a partida do último trem. Nesse momento, durante a noite e a madrugada, outras ofertas eram consumidas no bairro, dentre outras coisas, o “sexo clandestino”. No tópico seguinte, veremos como a população e o poder público municipal articulou-se para retirar do espaço os vários meretrícios existentes.

Defendemos a noção de vigilância dos meretrícios com uma atenção maior, tendo em vista que o documento não especifica que tipo e fiscalização os vigilantes deveriam exercer. Tratava-se da vigilância dos corpos que guiavam uma cidade e seus bairros dentro de um ideal de moradia, principalmente o bairro da Estação, que a todo o momento recebia viajantes de muitos lugares. Mas, apesar desta preocupação, possivelmente o passageiro não estivesse preocupado com a imagética que levaria do espaço, talvez, jamais falasse sobre, uma vez que provavelmente, seria no bar sem portas que ele beberia enquanto sua hora não chegava. De lá, já poderia ir direto para os braços de uma meretriz. Da cidade, de suas entranhas, o seu único consumo seria ali, no bairro, diante das práticas consideradas inadequadas pelo poder público.

---

<sup>153</sup>Idem, p. 166.

Na vizinha cidade de São João do Rio do Peixe-PB, a zona controlada não era um bairro, mas algumas práticas que eram vetadas pelos denominados fiscais. Desse modo, estava proibido: soltar fogos, jogar lixo nas ruas, empinar pipas, caçar, pescar, e sepultar os mortos em rede.<sup>154</sup>

Com esse dado, enfatizamos que não era apenas nas capitais ou em cidades maiores que havia vigilância, mas também, no sertão paraibano. A característica principal era manter um padrão de sociedade homogênea, higienizada e salubre. Ao longo da escrita pinçamos as ações do poder público voltadas para o bairro da Estação, algumas intervenções de caráter importante, outras que abriram margem para questionamentos. Todo este olhar da municipalidade sobre o bairro, ao mesmo tempo não quer dizer que se interessavam por ele, uma vez que de 1947 a meados de 1980, recorte por nos analisados em cima das Atas, só encontramos finos traços, frágeis de medidas de intervenção urbana, sobre um local demasiadamente significativo.

O nosso próximo ítem, traz, justamente o contrário. Na experiência do bairro da Estação, que damos continuidade aprofundando nos fios que começamos a tecer nesse. Ou seja, um espaço marcadamente tingido de resistência, do meretrício em relação ao poder público e as pessoas e desses últimos ao meretrício, assim como, outros elementos que se encontram e mesclaram-se dando vida ao bairro da Estação.

---

<sup>154</sup>SOUSA, Maiza Ribeiro de. A caminho de Progresso: intervenções urbanas e (re) construção da cidade ideal/desejada (Antenor Navarro-PB 1947-1968) in: SANTOS, Raimundo Nonato Lima dos et al. *Cidades brasileiras: As cidades de Clio, abordagens históricas sobre o urbano*. Teresina-PI: EDUFPI, 2019, p.98.

#### 4.1.1- A relação entre os espaços: o meretrício que agoniza, o bar que mata a sede e a igreja que salva

Após destacarmos as intervenções estabelecidas no bairro da Estação pelo poder público municipal, nesse tópico, veremos como os elementos que compuseram o bairro inter-relacionam-se entre si. Adentramos o bar se portas, a igreja, os meretrícios e, antes de tudo, pelos espaços narrados a partir do morador, do ferroviário e outros personagens que significaram esse mosaico de experiências.

Delimitado pelo poder público como periférico e marginalizado, também, pelo resto da população a imagem do bairro da Estação era de pobreza, mas que a moradia até então era tranquila. Apesar daquele mecanismo moderno, o trem, deitar em sua planície, as dificuldades estavam estampadas na face do transeunte que atravessava a linha para ir à mercearia, a feira de frutas, a feira da troca e onde a sua necessidade guiava, porque “as pessoas, a população que morava perto era tudo gente pobre, um bairro pobre e ainda hoje é”.<sup>155</sup>

Como uma agente ativa desta realidade, moradora de décadas da localidade e por enfrentar inúmeras dificuldades quando veio para Sousa, a senhora Heraldina, em que mais uma vez, nos empresta sua narrativa, pode falar com propriedade do bairro. Segundo ela, “Só não era muito pobre os ferroviários, trabalhavam, ganhavam o dinheiro deles”. A imagem do ferroviário para a mulher, vai muito além de um vulto passageiro que se via apressadamente na estação ferroviária. Alguns deles, fincaram moradia, em meados da década de 1960, no bairro da Estação e nos mais próximos.

A permanência destes sujeitos, assim como a atração da população pelo espaço ocorreu paulatinamente, segundo o padre da Estação, ganhou ainda mais força depois da inauguração da paróquia de nossa senhora Santana. Sobre isso, o padre José Manguiera conta em um documentário que...

Os endereços não tinham, vinha uma carta, era fulano de tal da Estação. Aqui quando eu cheguei só tinha três casas. A casa de seu zé Capão, a casa de Plinho que a gente chamava Plinho e a casa de seu Zé, eu não tô lembrado como era o sobrenome. [...] a casa paroquial não tinha jardim, tinha um cerca de arame.<sup>156</sup>

<sup>155</sup>Entrevista concedida a autora por Heraldina da Silva, ex moradora do bairro da Estação, em 24 de setembro de 2019 na cidade de João Pessoa-PB.

<sup>156</sup>Depoimento do padre José Manguiera. Informações encontradas no documentário: *Estação ferroviária de Sousa: Um resgate da memória*. Diretor: Jesse Moreira. Produção: Francisca de Sousa e Adriana Salviano. Sousa-PB 2012. Idealizado na disciplina de Paraíba II do curso de Licenciatura em História na Universidade Federal de Campina Grande Campus de Cajazeiras.

Conforme sua chegada em meados da década de 1960, ao olhar em volta o padre deparou-se com um bairro ainda em processo inicial de formação. Saindo da casa paroquial, dava-lhes as costas a cerca de arame que delimitava o terreno e, caminhava por ruas ainda sem endereço. Mas, para a época, a necessidade de um endereço não seria tanta. Isso porque, pela fala do padre, era como se o bairro fosse, também, um sobrenome que acompanhava as pessoas onde quer que elas fossem. Não importava se a espera fosse por alguém ou por uma carta, chegaria de toda forma ao seu destino. Junto a igreja, três casas caracterizava o espaço, a casa de Zé Capão, Plinho e outro Zé, cujo sobrenome foi apagado pela memória do padre.

Ou seja, basicamente o bairro era formado pelo sistema que compunha a ferrovia. Assim, abaixo observamos as casas que em outrora fizeram parte da ferrovia. Seu aspecto rústico lembra muito casas de barro, no canto esquerdo, uma cerca de madeira ainda permanece no espaço, assim como, nesse momento, no registro do ano de 2012, os conjuntos de linha ainda não haviam sido cobertas de terra. As janelas altas podem ser vistas pelo muro baixo que parece margear a lateral de um quintal composto pés de coco. As casas vizinhas em vários tons, são de uma mesma arquitetura a notar a diferença na casa em tom mostarda. Parece-nos pela simplicidade e falta de conforto do espaço, que, apesar do grande investimento no setor, não eram investidos igualmente nas partes que a compunha.

Imagem 27: Antigas casas de apoio aos ferroviários



**Fonte:** documentário: *Estação ferroviária de Sousa: Um resgate da memória*, 2012.

Aqui, percebemos a aproximação entre os moradores e os ferroviários. Com isso, perguntada sobre a relação dos moradores com os ferroviários, dona Heraldina afirma: “Eu

conheci todos os ferroviários, não conhecia aqueles que vinham de longe né, que vinham pra lá, que ficavam hospedados lá, não conhecia não”. Por esse motivo a entrevistada enfatiza a humildade daqueles homens, apesar de, em comparação aos outros moradores, terem uma melhor condição de vida. Segundo ela, isso ocorria porque “trabalho não tinha, as pessoas viviam de ajuda. Se não tivesse ajuda ia para o...para os sítios trabalhar, pra sobreviver.”

Despidos do peso dos trilhos e a vida que ele dava, uma parte dos trilhos na imagem acima, escondem, mas não da lembrança do padre Mangueira a relação que eles mantinham com a igreja. Esta, vivenciava não apenas as batidas de seu sino, mas o da estação que, em algum momento confundiam-se. Do barulho que vinha de cima, de um lado para o outro, no chão tomava o entorno da igreja ao fazer a sua manobra diária, no relógio daquele que ia a missa, atrasava sua chegada, cuja missa fazia-se as 17:00, ou acabava fazendo-os voltar para casa...

As vezes tomava, em torno da igreja, o trem passava para fazer manobra. O pessoal que vinha para a missa, a missa era 17:00, muita gente perdia, porque tava cercado. E o chefe as vezes me dizia que tinha muita preocupação, o tempo era muito limitado e as vezes não podia facilitá-los. De modo que o trem perturbava muito a celebração, porque, enquanto estava fazendo essa manobra, além da zuada do trem tinha os guardas apitando, a pancada da manobra que fazia.<sup>157</sup>

A manobra feita pelo trem não era tão simples, pois, apesar do tempo curto não se podia acelerar o processo. Por um momento, a celebração ganhava outros sons, que não eram bem-vindos por atrapalhar a celebração, mas era parte da igreja, do espaço em que ela estava inserida. Mas, o trem não era o único responsável pela “zuada”, os guardas, seus apitos e o próprio barulho da manobra do trem, completavam a sintonia.

As cores do bairro da Estação eram vistas aos arredores nos estabelecimentos comerciais, nas casas, nos meretrícios e em tudo que eles e outros elementos representavam. Abaixo um recorte do que nos referimos nos convida a conhece-los.

---

<sup>157</sup>Idem.

Imagem 28: Imediações da Praça da Estação



Fonte: Arquivo pessoal, 2014.

Ao perpassar os espaços do bairro da Estação, pela parte de cima da imagem que carrega um mercado Potyguar, nas imediações da Praça da Estação, a grande maioria da população não recorda que ali havia um hotel. Em consonância, e em concorrência, caminhando na mesma calçada, sob a mesma imagem, vizinho a Vó Ita frios outro hotel ofertou abrigo ao viajante. Já no prédio de Abel Bala, a hospedaria “Dragão do Mar” dava continuidade a oferta de “pernoite” dos viajantes. Aqueles locais também eram utilizados como motéis.

Enquanto isso, o ferroviário aportando em Sousa de outra cidade, após uma longa viagem, descansava no “castelo”, local específico para este fim. Na sequência de imagens dispostas acima, ele está representado na segunda imagem do canto esquerdo. Rodeado pelas linhas e algumas casas simples, uma em segundo andar, cujo varal de roupas estendido ao lado demonstra vida no espaço, assim como, a pouca preocupação com a estética. No “castelo” não identificamos nenhum aspecto de conforto e segurança para os ferroviários. Provavelmente, por esse e outros motivos o seu nome tenha sido denominado esse, uma vez que a ausência de janelas nas laterais apenas um ensaio de algo para, acreditamos, circular o ar, sua porta estreita e janelas da frente igualmente postas, em nada lembra um suntuoso castelo.

Ao lado direito, a imagem de cima reflete ao fundo da estação, a lateral da igreja Santa Ana. Ela dividiu, como vimos, os sons com o trem, uma hora seu sino avisava sobre a missa, outra, o sino da estação e o próprio som feito pelo trem, anunciava sua chegada. O perfume que exalava os corpos, ao término da missa do domingo, mesclava-se aos cheiros das frutas da feira de frutas. E por fim, o seu convívio no bairro da Estação com o profano espalhado pela rua D. Pedro II.

Na quarta imagem ilustrada acima, embaixo da igreja, visualizamos as construções de frente a estação. Nela, da esquerda para a direita temos, dentre as casas apresentadas, a casa do mestre de linha aposentado José Leoncio, apontada com a seta. A seta, também aponta para mais um hotel, hoje, deu lugar a uma moderna casa em meio a oficinas que se desgastam.

As imagens não capturaram os meretrícios ali existentes e resistentes até quando lhes foi possível. Com isso, assim como a população do próprio bairro, os poderes públicos negavam a sua existência tomando providências para limpá-los do local. No ano de 1983 a junta política sousense estava ancorada no prefeito Nicodemos Gadelha, deputado estadual Clarence Pires, deputado federal Joca Gadelha e senador Marcondes Gadelha. Com isso, a reunião do dia 18 de março de 1983 falou-se um ofício enviado do juiz da 2ª vara do fórum de Sousa “comunicando que determinou o sr. Delegado instaurar inquérito policial contra os chefes de



“bordéis” do bairro da Estação”.<sup>158</sup> Em meio a solicitação de colocação de telefones públicos em alguns sítios da região, solicitação de terreno da Escola Batista Leita para a ampliação do Pronto Socorro, a necessidade de infraestrutura, avaliação sobre a administração do prefeito Nicodemos Gadelha, a falta de detalhes é o que ancora nas pautas da reunião.

Aqui, já não era mais uma questão de vigilância, mas de uma intervenção mais enfática do poder público. Que, pode ter sido motivada pela mobilização da população do bairro, como, das próprias meretrizes, uma vez que a realidade daquelas mulheres era marcada em face de violência. Uma violência anunciada, em marcas e sons, praticada não só pelos que buscavam sexo, mas pelos próprios donos de bordeis, pois....

lá tinha briga, eles batiam nelas, então... eu mesma acordava meia-noite, uma hora da manhã e falava assim: "Jesus! Como é que pode, uma vida daquela é melhor morrer". Porque dava muita briga lá, os... os homens batia, batendo, desculpa. Batendo nas mulheres, isso já vem de um tempo atrás né, porque hoje o homem... os homens batem na mulher, os homens matam, mas isso não é certo. Então a vida triste que elas tinham de viver e ser mulher de cabaré (SILVA, Heraldina, 2019).

O relato da ex moradora do bairro da Estação nos envolve em um contexto, marcado, antes de tudo, pela dor. Uma dor moral e física, traçada pelo peso de mãos. As mesmas mãos que despertavam seus corpos na noite e seu cheiro de sexo, banhados em lua, despertavam a moradora na madrugada, inquieta pelo que ouvia. Mas, apesar de incomodada, ela não deixava de compadecer pela dor da outra, observando “a vida triste que elas tinham de viver e ser mulher de cabaré”. A senhora demonstra que esta dor é atual, muito atual, onde homens batem em mulheres, maltratam psicologicamente e matam.

Como vimos, paulatinamente o bairro foi sendo habitado e tendo em vista a proximidade do seu local de labuta, muitas daquelas meretrizes moravam lá também. Dona Creusa (nome fictício) era uma delas. Colega de dona Heraldina, a senhora em idade avançada, confidenciou a colega uma de suas aventuras nas noites em que ia ao meretrício. Para isso, ela atravessava a estação ferroviária, e em uma madrugada em que voltava para casa, Creusa, alcoolizada, “vinha de fogo....

....e é até coisa de rir, ela entrava no trem de carga cheio de cal e saía de lá sem nem enxergar nada. Tanto os cabelos cheios de cal, os olhos, o corpo todo, aí ia pra casa. Chegava em casa tinha uma filha de aninho acho, dormindo. Aí ela falou tudo isso pra mim, depois com a continuação do tempo ela deixou o

---

<sup>158</sup>Livro de Atas da Câmara Municipal de Sousa, março de 1983, p. 4.

cabaré. Arrumou um senhor aposentado, foi morar com ele e foi melhorando a vida né, e até hoje ela tá bem (SILVA, Heraldina, 2019).

Depois de horas com seu corpo entregue ao sexo, com a alma anestesiada pela bebida, o corpo estampado de violência, a “conhecida” da ex moradora do bairro, só sabia que tinha que chegar em casa. Sua filha de 1 ano de idade a esperava. Movida pela embriaguez, seus pés de tão leve que ficavam deparavam-se com uma locomotiva carregada em cal misturava-se a ele, mas mesmo assim, ela chegava em casa. Nela, ficou e não voltou mais ao cabaré quando encontrou um senhor aposentado que passou a sustentar ela e sua filha.

Histórias como essas são demasiadamente comuns. Naquela época e hoje, uma vez que apesar do trem ter parado de passar e os meretrícios mudarem de lugar, a estação ferroviária virou ponto de prostituição de jovens e crianças. Isso só demonstra que apesar de haver articulação para tirar o meretrício, na época em que existiam no bairro, não havia uma preocupação de saber-se para onde iriam as mulheres e o que fariam para sobreviver. São pessoas marginalizadas pela sociedade, que a noite mostra enquanto a população, a grande maioria, dorme em segurança e tranquilidade. Dos meretrícios que ali existiram um sobreviveu até o início dos anos 2000. Eram senhoras que durante o dia sentavam na calçada em cadeiras de balanço, próximo a Piteka Frutas e ainda esperavam por sua clientela.

Todos os outros existentes, não só para alívio de dona Heraldina, foram extintos ou mudaram de lugar. Em consonância, “botaram Chico Mansinho lá para depois da minha palhoça. E outros também foram para onde botaram...foi uma benção”.<sup>159</sup> Um dos meretrícios existentes foi destinado a ficar nas proximidades da rádio 104 FM, na saída da cidade, coincidentemente, nas imediações da palhoça em que a senhora tinha com seu marido.

Para que eles saíssem de lá, algo deve ter sido feito não só pelo poder público, como vimos acima, mas pela população. Talvez tenham sido eles a motivarem a ação do ministério público ou simplesmente somaram a ação que já estava em andamento. Questionada se a ex moradora e os demais habitantes do bairro haviam feito algo para intervir quanto a presença dos meretrícios, a senhora respondeu que fizeram um abaixo assinado, porque...

Prejudicava os moradores. As pessoas... eu mesma não dormia bem, tinha os meus filhos pequenos e não dormia bem por causa da violência no centro meretriz, que chama, chamava cabaré. Então aquilo lá era horrível e hoje o bairro da estação está bem... muito mais elevado, mais bonito, mais livre. Não

---

<sup>159</sup>Entrevista concedida a autora por Heraldina da Silva, ex moradora do bairro da Estação, em 24 de setembro de 2019 na cidade de João Pessoa-PB.

tem violência, tinha muita é... coisa de trocas, tinha feiras de trocas, é... tudo! Bicicleta, carro, armas, essas coisas todas. Tinha muito movimento na estação naquele tempo, o pessoal fazendo trocas, vendas e trocas. Até trocando de mulher também ((risos)), que dava muita mulherada, dava muita mulherada lá feira de troca. Então os homens até trocava de mulher (SILVA, Heraldina, 2019).

Ao iniciarmos a conversa com a senhora que morou no bairro de meados da década de 1970 para os anos 2000, a afirmativa foi de um bairro que sua moradia era tranquila. Iniciado o assunto sobre o que ela chama de “centro meretriz” o sossego da moradora desapareceu. Com isso, evidenciamos que, para a moradora e talvez os demais, o problema era o meretrício. Na atualidade, moradora da cidade de João Pessoa ela afirma: o “bairro está bem...muito mais elevado, mais bonito, mais livre”. Todavia, salientamos que aquelas imediações do bairro e o próprio bairro, não era, como um todo, tranquilo. O alto índice de violência no conjunto Frei Damião, também, espelhava no bairro da Estação.

Na perspectiva de Constantino (1999) em análise sobre a cidade de Porto Alegre, o poder público associa-se ao setor empresarial, alimentando em ambos, a preocupação das pessoas escaparem do controle tendo em vista as transformações sociais sofridas. É aí onde, “torna-se urgente reforçar padrões de comportamento que modificasse hábitos e costumes não condizentes a cidade moderna”.<sup>160</sup> Disseminava-se a proposição de cidade limpa, bela e a noite “não poderia ser de todos”.

Para que esses hábitos fossem alterados medidas foram tomadas, em Sousa, não foi diferente. No código de obras e urbanismo de 1980, o artigo 46 determina o local e como deveria ser o: “motel/hotel com estacionamento privado, geralmente localizado as margens das rodovias, estradas”.<sup>161</sup> A partir daí, o sexo clandestino, passou a ser destinado a um local adequado, à parte, longe do seio da sociedade, entretanto a medida beneficiava, mesmo que indiretamente, aqueles sujeitos que tinham sua morada na estrada, cortando as rodovias pelo país. Ao mesmo tempo, nesse setor, beneficiou-se empresários que destinaram investimento neste setor. Ofertando uma opção de estabelecimento garantia descrição e segurança para uma noite de prazer. Paulatinamente, se intensifica ainda mais a ideia de que o meretrício não era lugar para estar, em meio a famílias.

---

<sup>160</sup>CONSTANTINO, Núncia Santono de. In: MATOS, Maria Izilda Santos de. SOLLER, Maria Angélica et al. *A cidade em debate*. São Paulo: Olho d'água, 1999, p. 246.

<sup>161</sup>Lei nº 949, Art. 46, Livro II-título I. Código de obras e urbanismo da cidade de Sousa. Prefeitura Municipal de Sousa PB, 1980.

Junto aos meretrícios que agonizavam até a sua saída a feira da troca era responsável pela venda e troca de qualquer objeto. Isso era facilitado pela movimentação no espaço, é que aparece na fala de dona Heraldina: “tinha muito movimento, naquele tempo, o pessoal fazendo trocas, vendas. Até trocando de mulher também ((risos)), que dava muita mulherada. Então os homens até trocavam de mulher”<sup>162</sup>

Pelas múltiplas opções ofertadas na feira da troca, imaginamos uma intensa procura dos transeuntes, não apenas das proximidades, mas do resto da cidade. Interessados em vender ou trocar sua bicicleta, seu carro ou até mesmo sua arma, vale ressaltar que a delegacia, na época, localizava-se no próprio bairro, a poucos metros de onde ocorria a feira. De forma descontraída, conta-nos a mulher, feita as raras exceções, que aquele espaço era eminentemente frequentado por homens, até hoje, pois, resquícios de sua existência sobrevive todas as quartas à noite.

Aparentemente, aquelas mulheres eram as mesmas prostitutas que encontravam-se nas casas de recurso. Ao sair de casa, o homem deixava sua esposa e ia a feira, lá, não trocava ou comparava apenas o objeto desejado. Para quem não conhece, ao ir à Praça da Estação em uma quarta à noite, o transeunte se depara com um aglomerado de pessoas, em sua maioria, se não, todos homens. Em volta, bicicletas se acumulam, relógios, celulares que muitas vezes tem sua procedência desconhecida, principalmente fruto de roubo. Quanto a polícia, sempre esteve lá, vigilante disciplinadora tendo em vista, como dito acima, a proximidade da delegacia da feira, mas ela não ameaçava/ameaça a sua existência, por ela ir muito além de um encontro físico de pessoas, pois, a feira é tradição, é identidade e muito forte na história do bairro.

Considerado por muitos “como o maior movimento de Sousa”. Aqueles que iam assistir à chegada do trem, muitas vezes, não vivenciavam e compreendiam a própria ideia de lazer, tornando a estação um espaço como tal. Ao observar quem descia na plataforma, imaginava se era um estudante novo que iria para a Agrotecnica, de onde a madame tinha tirado o molde do vestido e tantas outras coisas. Porque o trem, seu significado, e tudo que girava em torno dele, tornava o ambiente mágico, descontraído, mas construído sob suas contradições.

Na estação, além das feiras da troca /capim...

O caba vendia, trocava, bancava jogo caipira. Mulher, por exemplo, mulher butava um fogãozin a calvão vendia um caldeirão de creme de galinha, vendia com uma garrafa de cachaça. Outro trazia um balai de pão da padaria, vendia, outro trazia um balai de abacaxi, outro trazia uma banca de garrafa com café, chá, bolo, bolo de milho, de arroz e por aí vai. Ficavam até de manhã, porque o último trem partia quatro e vinte da manhã, ainda ficava muita gente, só

---

<sup>162</sup>Entrevista concedida a autora por Heraldina da Silva, ex moradora do bairro da Estação, em 24 de setembro de 2019 na cidade de João Pessoa-PB.

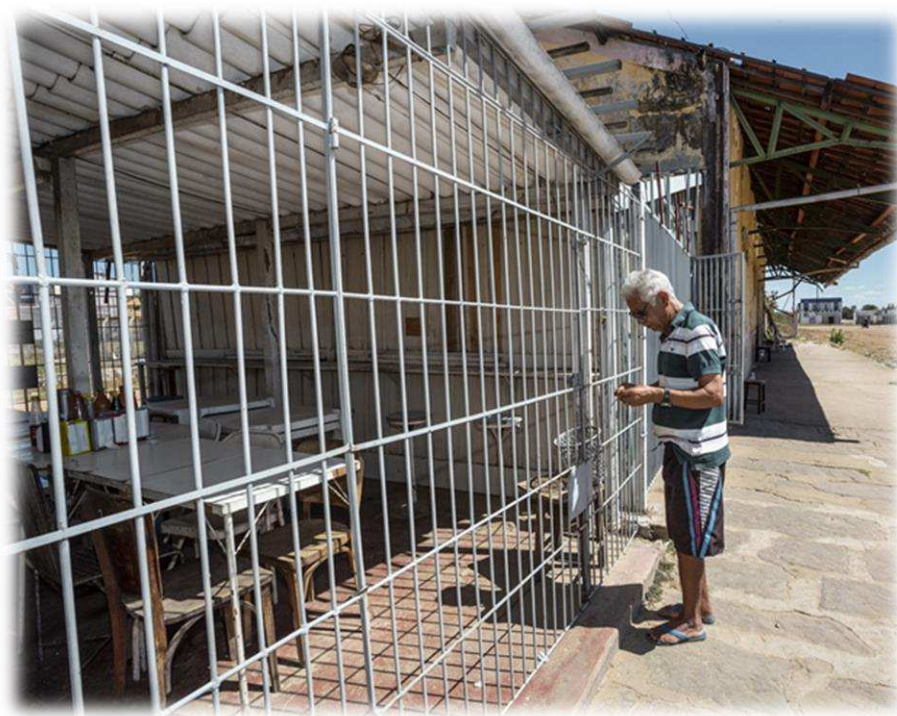
acabava mesmo quando era seis horas da manhã. Quem viajou, viajou...  
(RODRIGUES, 2015, p. 4)

Em qualquer noite, ou mesmo durante a madrugada, no relato do barraqueiro Martins, cansado e com fome o passageiro era bem alimentado na estação. Se desejasse um bolo de sabor variado, um creme de galinha, pão, fruta, chá estaria al alcance de seu desejo. Para os desejosos de algo mais forte a cachaça era uma boa opção. Até as 6 da manhã, todo esse movimento de embarque e desembarque, alimenta, bebe, joga era visível, pois, era o momento em que o primeiro trem embarcava.

Uma viagem de trem poderia demorar o dia inteiro até chegar a noite, principalmente para quem “vinha do Pernambuco para ir para o Ceará, descia do Pernambuco e quem descia do cearense pegava o Pernambuco, quem vinha de Mossoró e vice-versa” (RODRIGUES, 2015). As estações não só amenizavam os momentos de pausa de uma viagem, elas colocavam em contato as pessoas. Com seus costumes, dialetos locais, a forma de tratar uns aos outros, o sabor diferenciado de tempero novo. A heterogeneidade dos personagens e seus costumes, embora a grande maioria fosse da mesma região, enriquecia o espaço.

O mesmo que relata como era a feira da troca possui ainda hoje um barraco no prédio da estação ferroviária. Seu Martins ou “Martins da sopa”, como é conhecido, instalou-se naquele espaço em 1980. Um senhor de 68 anos, morador do vizinho bairro Jardim Santana, que apesar das condições insalubres do prédio da estação, opta, todas as noites, em dar continuidade a sua venda de variedades. Mas, aquele senhor é muito mais do que um vendedor. É parte da identidade do lugar. Aquele em que todos saíram, deixaram o espaço, apagaram a luz e ele permaneceu, buscou outra forma de iluminação e ressignificou-se. Com ele, toda uma narrativa sobre a estação permanece viva em sua memória, sua organização, horários, as novas configurações do setor ferroviário que se revelam, naturalmente, quando damos ouvidos e permitimos que conheçais a imagem...

Imagem 29: Martins Rodrigues em seu barraco



**Fonte:** Diário do Sertão, 2019.

É sabido, que inúmeras locomotivas circulavam no bairro da Estação, mas para o sucesso do negócio de Martins, foi essencial o trem de passageiros. Além das pessoas desembarcarem, consumirem, elas atraíam o público da cidade. Este mesmo público, mesmo com o trem e todos o seu significado ausente da estação, eles ainda frequentam o local. Ainda hoje, sentam nas rústicas cadeiras que compõem o barraco e aguardam a sopa, prato principal, ser servido a mesa. Rodeados pelas grades que as protegem do roubo. Compartilham da energia de um lugar desfalecido, mas que muitos sousenses veem como: “a lembrança que restou da rede ferroviária, é o bar do Martins”.

Atrelado ao barraco de Martins Sarmiento, o “bar sem portas”, nas redondezas da estação ferroviária oferecia seus serviços de comida e bebida 24 horas por dia. Caso o sujeito passasse a noite bebendo, o caldo da caridade, ao raiar do dia, era responsável por “levantá-lo”. Frequentado em sua maioria pelos ferroviários, mas...

[...]não a esposa né, porque aí é coisa de homem. Os ferroviários, sempre que era todos mulherengos, bebiam muito, gostavam muito desse Bar sem Porta. E vivia nesse movimento, não era um ambiente muito bom porque... bom é hoje, porque qualquer coisinha você chama um policial e tira aquela pessoa que tá fazendo bagunça e volta, coloca pra ir embora (SILVA, Heraldina).

O bar “sem portas”, não era considerado um ambiente adequado. Não só pelo excesso de bebida, mas pelos encontros amorosos que protagonizavam os ferroviários. Taxando-os como “mulherengos”, a ex moradora do bairro, ao associar bebida e mulher evidencia que o bar era um espaço de violência, bagunça e que naquela época não havia uma intervenção policial enfática. Hoje, na fala da senhora: “qualquer coisinha você chama um policial e tira aquela pessoa que tá fazendo bagunça e volta, coloca pra ir embora”. Tais indícios, aqui, deixa bem claro a segregação dos espaços. Para a época ou dependendo da mentalidade de cada um, o bairro não era local para mulher frequentar e sendo assim, as que iam, eram meretrizes. A mulher, dona de casa, esposa caberia apenas frequentar o mercado.

Por outro lado, questionado se a classe frequentava o bar “sem portas” como ponto de encontro, o ferroviário aposentado José Leoncio, apesar de afirmar que achava que sim, desconversou e destinou a resposta ao barraqueiro.

J.L- Naquela época acho que podia ter sido mesmo, acho que Martins pode te informar melhor, que ele já vive com o barraco dele ali. Dizem que teve um bar sem portas.

**J.N- Foi, ele me informou que teve e era 24 horas aberto**

J.L- É ele é quem pode dar melhor as informações sobre isso.

**J.N- Quer dizer que quando o senhor chegou já não tinha mais?**

J.L- Se tinha eu não sei, eu era recém-chegado, não tinha essa influência, eu não sei, não lembro, mas acho que ferroviário se encontrava lá (OLIVEIRA, José Leoncio, 2015).

Em meados da década de 1980, o senhor, transferido de outra cidade, passou a morar no bairro da Estação. Nesse momento, o bar ainda funcionava, uma vez que o barraqueiro fincou seu estabelecimento no início da mesma década. Para nós, não é surpresa o ferroviário aposentado não narrar o que ocorria ou como era os encontros no bar. Para os trabalhadores, ser transferido para outra cidade era sinônimo uma vida que se resignificava. Primeiro eles chegavam a cidade, para depois, buscarem suas esposas e filhos. O bar, não só nesse momento, mas até mesmo na companhia de suas esposas, era o subterfúgio da classe, um lugar de descontração e o momento de esquecer dos problemas.

Caso o ferroviário ou qualquer morador do bairro não optasse pela frequência do bar “sem portas” ou fosse aos dois a igreja da Sant’Ana ofertava aos seus fiéis, conforto a alma. Sediada desde a década de 1960 o então pe. José mangueira, hoje com 85 anos de idade, viu o bairro se desenvolver, a labuta com os trilhos e o tecer relações com a igreja.

Nisso, o aposentado Neto Amorim nos dá pistas dessa relação. Em sua fala, o ferroviário afirma:

A relação era boa. Num tem aquela praça e frente a ele, foi eu que deixei fazer, porque o concessionário não autorizou. Pois, lá era para construir um manobrado que fazia girar as máquinas. Ia ficar muito perto dos trilhos. Aí eu disse padre se preocupe não. Vinha o ofício de lá e eu rasgava. Tudo girava em torno do trem (AMORIN, José Neto, 2015).

A amistosidade da relação entre igreja e a ferrovia, na figura do mestre de linha aposentado Neto Amorin, foi projetada materialmente. O ferroviário fez questão de revelar que a construção da Praça Bento Freire, foi decisão sua. Caso ele não tivesse rasgado o documento, ela não existiria ou seria construída, naturalmente, após a desativação do ramal, em seu lugar, seria construído um manobrador que facilitaria a manobra dos trens, com sua chegada e a volta na estação sousense.

Ao longo do capítulo, o bairro da Estação foi descortinado em algumas nuances. Pudemos adentrar suas entranhas por meio das intervenções pensadas e estabelecidas pelo poder público, assim como, quando essas intervenções foram apenas parte de um discurso de vereadores. Conhecemos aquele território peculiar pela ótica da moradora, do padre e de tantos outros personagens, demonstrando-nos, antes de tudo, a construção de uma identidade que perpassava/perpassa todos os seus espaços.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pouco tempo antes de completar dois anos desse processo de escrita e disciplinas no mestrado, pedi prorrogação de prazo para a defesa da dissertação. Naquele momento eu havia acabado de entrar para uma outra realidade, à sala de aula. A escrita que antes era solitária e me fazia achar que eu era tudo, menos humana, ganhou companhia. As aulas, os meus alunos e todo o contexto que remetem a uma escola me fizeram acordar e enxergar que sempre estava, esteve tudo bem.

Pedi a prorrogação de prazo para a defesa, pois, muitas pontas no tecido de minha escrita estavam soltas, inacabadas e precisavam de mais tempo para a conclusão. De repente, o tecido se soltou descontroladamente em um contexto doentio que dilacerou e ainda dilacera vidas, não apenas pela letalidade do vírus chamado COVID 19, mas pelo que fizeram dele. As falcatruas em adquirir mecanismos que mantêm a vida, os “desprojetos” aprovados silenciosamente, bem como, uma quarentena que jamais foi obedecida como deveria. Por uma população que é egoísta demais, “egóica”, que as impedem de não ocuparem filas e filas para comprarem roupa ou encherem suas casas de pessoas para compartilhar a tv e algumas garrafas de cerveja.

Enquanto isso, eu e minha escrita inacabada, se viram totalmente imiscuídas em tutoriais no You Tube, com o intuito de aprender a manusear as ferramentas digitais para tornar viável as aulas remotas. Um momento que nos jogou, embora filhos da tecnologia, fora da zona de conforto. Em um dia qualquer estou caminhando por uma praça da Roma Antiga, em outro, em um navio no porto de Portugal com a família real em direção a colônia brasileira.

Dado o momento, deixei o porto português e voltei para a viagem que eu havia interrompido antes. Estou aqui, tentando organizar a bagagem e buscando sentido nas palavras finais desse trabalho. Uma escrita que não é fechada, finalizada, na verdade, nunca é, uma vez que o ciclo de abordagem se renova se não por mim, por outros sujeitos e novos objetos de problemática.

O relato feito até aqui em nada tem relação com o objeto proposto na pesquisa. A alquimia que ganhou forma com a confluência de vários elementos proporcionados pelas fontes, contribuiu para o forjar de uma rima que, embora não seja poesia tentou embebedar-se da sua leveza. A cidade tem disso, uma mescla de pesado, de leveza em seu espaço público, privado contornados a partir da apropriação dos moradores.

Nesse trabalho, adentrei e problematizei um território que me foi comum desde o meu nascimento. Uma cidade conhecida como cidade sorriso. De ruas largas e planas, de festas tradicionais, conhecida por personagens políticos, o Vale dos Dinossauros e dentre outros. Mas

ela não é só forjada disto e foi nesse sentido que lapidamos, sob o olhar de uma Associação de Ferroviários e de tudo que a rodeia, seus cantos, recantos e personagens sem lugar na abordagem positivista dos memorialistas.

Ao problematizar a história da cidade percebi um lugar sensível. De trabalho, luta diária e de lazer, embora fosse um lazer segregado. Um espaço em que os sujeitos adoeciam e não tinham assistência necessária. Uma cidade constituída de multiplicidades e identidades. Marcada por transações comerciais advindas com a comercialização do algodão, pela passagem do trem, por normatizações e resistências.

A resistência que passa pelo não cumprimento destas normatizações do espaço público, de comportamento e de trabalho, sintetizou e norteou esse trabalho, no instante em que foi possível, ainda que de forma não conclusiva, desenhar uma Associação de ferroviários marcada por uma tradição de trabalho. Os ferroviários não desejavam assistir o universo de trabalho ruir sem fazer nada.

Com a Associação dos Ferroviários de Sousa, a classe vivenciou o lazer, embora distante daquilo que compunha a estrutura dos grandes clubes, de forma a delimitar seu espaço. Um lócus com dissenções, hierarquia de trabalho ideias e imagens cristalizada uns dos outros, mas que quando unidos lutavam juntos, ao seu modo, pelo não fim da ferrovia.

Enquanto o trem apitava e seu trabalho era feito sob o labor de uma experiência de trabalho solidificada nas dificuldades de ser ferroviário, o bairro da Estação mantinha seu folego firme durante o dia, noite e madrugada. À ele não havia descanso, pois, o bar sem portas tinha que encher copos e pratos de caldos quentes, o meretrício a noite trabalhava para manter-se de pé e durante o dia limpava o rastro dos esforços e dificuldades da noite anterior, registrados nos corpos e mentes das mulheres que o mantinha. A realidade destas mulheres pouco preocupava a população e os que na ponta de uma caneta determinavam as políticas públicas, à não ser pelo fato do espaço ferir a moral e os bons costumes, que de bom e a ideia só ficou no nome.

Embora fosse um espaço em ritmo coletivo, cada ponto de comércio e vivência no bairro sobrevivia a uma extensão do que era a estação ferroviária. Aqueles que dependiam unicamente dele, junto aos ferroviários penduraram sua ferramenta de sobrevivência, os outros, permanecem naquele cenário, buscando sobreviver a outras problemáticas, mas sobrevivem.

Pouco se tem registro dessas minúcias que ergueram Sousa. As falas foram caladas pelo tempo, poucos registros fotográficos. Mas mesmo assim, registramos um traço, tímido, de seus personagens que deram vida não só a Associação. Até aqui, a caneta pausa cansada, por perceber que embora tivéssemos em um determinado período de tempo, muitas práticas e contextos se repetem. Paramos por aqui. Não haverá mais o bairro da Estação, Sousa, o trabalho

ferroviário e nem a Associação dos Ferroviários em outra escrita. A rima, embora não concluída, encerra seus versos. Ela buscará outros elementos alquímicos para continuar a escrever, pensar, tudo aquilo que rodeia e encanta.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### 1- Fontes orais

AMORIN, José Neto. *Entrevista concedida a autora*. Sousa-PB, 02 de setembro de 2019.

ROSSI, Eraldina da Silva. *Entrevista concedida a autora*. João Pessoa-PB, 24 de setembro de 2019.

RODRIGUES, Martins. *Entrevista concedida a autora*. Sousa-PB, 16 de fevereiro de 2015.

OLIVEIRA, José Leoncio De. *Entrevista concedida a autora*. Sousa-PB, 01 de setembro de 2019.

\_\_\_\_\_. *Entrevista concedida a autora*. Sousa-PB, 30 de abril de 2015.

SILVA, Vicente Jacinto da. *Entrevista concedida a autora*. Sousa-PB 20 de fevereiro de 2015.

Documentário: *Estação ferroviária de Sousa: Um resgate da memória*. Diretor: Jesse Moreira. Produção: Francisca de Sousa e Adriana Salviano. Sousa-PB 2012. Idealizado na disciplina de Paraíba II do curso de Licenciatura em História na Universidade Federal de Campina Grande Campus de Cajazeiras.

### 2- Fontes impressas

Atas-Associação Ferroviária de Sousa-PB

Arquivo/Atas e projetos da Câmara Municipal Otacílio Gomes de Sá/ Sousa-PB de 1947 a 1984.

A União, João Pessoa-PB

A Imprensa, João Pessoa-PB

Correio da Manhã-PE

Livro I/Código de Obras e Urbanismo do Município de Sousa. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1980.

Lei de nº 432. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 29 de junho de 1963.

Lei nº 918, Código de Posturas do Município de Sousa. Prefeitura Municipal de Sousa-PB, 1979.

### 3 Revista

Letras do sertão, Sousa, números avulsos 1953.

Revista de Engenharia

Jornal das crianças. *O Tico-Tico*. 1961. Biblioteca Nacional.

*Jornal das Moças*. 1953. Biblioteca Nacional.

### 4- sites consultados

Projeto de lei:

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=E9C8963F8870F6D3E22D85254EEB8932.node2?codteor=555610&filename=Avulso+-PL+5095/2005](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=E9C8963F8870F6D3E22D85254EEB8932.node2?codteor=555610&filename=Avulso+-PL+5095/2005)

## BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz de. *Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional*. Recife: Bagaço, 2008.

ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese de doutorado. Campinas-SP: (UNICAMP), 2001.

ARANHA, Gervácio Batista. *Campina Grande no espaço econômico regional: estrada de ferro, tropeiros e empório comercial algodoeiro (1907-1957)*. Dissertação de mestrado. Campina Grande-PB: Universidade Federal da Paraíba, 1991.

ARANHA, Gervácio Batista, FARIAS, Elton John da Silva (org.). *Epistemologia, historiografia e linguagens*. Campina Grande: EDUFPG, 2013.

BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

BENTHAM, Jeremy. *O panóptico*. (Org) Thomaz Tadeu. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

BOSI, Ecléia. *Memória e sociedade, lembranças dos velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Folha de São Paulo, 2003.

CAMARGO, Paula. *A Ferrovia Nova Transnordestina em meio às atuais condições de reprodução camponesa em Ouricuri (sertão pernambucano)*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2015.

CARLOS, Fico. *História do tempo presente, eventos traumáticos e documentos sensíveis. O caso brasileiro*. *Vista história*, Belo Horizonte, nº 47, p. 43-59, 2012. Disponível em: <http://www.redalyc.org/pdf/3844/384434840003.pdf> Acesso em 28 de julho de 2018.

CAVALCANTI, Ana Paula Mendes Rodrigues. *Um jogo de lembranças: gênero, cultura e história local na prática educativa de Julieta Pordeus Gadelha (1950-2000)*. Tese de doutorado em educação, Natal-RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2016.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: morar, cozinhar*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2011.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril*. São Paulo-SP: Companhia das Letras, 1996.

DANTAS, Pollyana Cardoso. *Arte de fiar memórias e tecer narrativas: o viver urbano do operariado areiense*. Dissertação de mestrado, Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2013.

DÁRIO, Rafaela Pereira *Nos caminhos do progresso, nas veredas da modernização: representações da cidade de Sousa-PB (1951-1963)*. Dissertação de mestrado, João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2012.

DOSTOIÉVSKI, Fiódor. *Memórias do subsolo*. São Paulo-SP: Media fashion, 2016. P. 45

DOSSE, François. *A história à prova do tempo: da história em migalhas ao resgate do sentido*. São Paulo: UNESP, 2001.

DREIFUSS, René. *1964: a conquista do Estado*. Petrópolis: Vozes, 1981, p. 417-479.

DUMAZEDIER, Joffre. *Lazer e cultura popular*. São Paulo-SP: perspectiva, 1973.

ELLSWORTH, Elizabeth. Modo de endereçamento: uma coisa de cinema; uma coisa de educação também. In: Thomaz Tadeu (org.). *Nunca fomos humanos*. Porto Alegre: Autêntica, 2001.

FERRAZ, Augusto. *Além do rio: Uma fotografia da Paisagem urbana*. Sousa-PB: Agt, 2004.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*  
[https://www.nodo50.org/insurgentes/biblioteca/A\\_Microfisica\\_do\\_Poder -  
Michel Foulcault.pdf](https://www.nodo50.org/insurgentes/biblioteca/A_Microfisica_do_Poder_-_Michel_Foucault.pdf)

GADELHA, Dayvson Duarte Assis. *Arranjos do poder: famílias na construção e composição da política na cidade de Sousa, Paraíba, de 1930-1970*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017.

GADELHA, Julieta Pordeus. *Antes que ninguém conte*. Sousa-PB: A União, 1994.

GALVÃO, Rubismar Marques. *Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)*. Dissertação de mestrado, Campina Grande-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2019.

GINZBURG, Carlo. *Mitos emblemas e sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das letras, 1989.

HARDMAN, Francisco Foot. *Nem pátria nem patrão- vida operária e cultura anarquista no Brasil*. São Paulo: brasiliense, 1983.

João do Rio. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: secretária municipal de cultura, 1995.

KAFKA, Franz *A metamorfose; um artista da fome; Carta ao pai*. São Paulo-SP: Martin Claret, 2012.

MARINS, Paulo César. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileira. In: Sevcenco, Nicolau (Org.) *História da vida privada no Brasil*, vol. 3. São Paulo: Companhia das letras, 1998.

MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho*. Bauru-SP: Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2002.

MATOS, Maria Izilda Santos de. SOLLER, Maria Angélica et al. *A cidade em debate*. São Paulo: Olho d'água, 1999.

MATTOS, Marcelo Badaró. *A formação da classe operária inglesa: História e intervenção*. Trabalho necessário, Universidade Federal Fluminense, ano 12, nº 18, 2014.

MEDEIROS, Gabriel Leopodino Paulo De. *As cidades e os trilhos- resgate histórico das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações*. Trabalho de conclusão de curso em arquitetura e urbanismo, Natal-RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2007,

MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no nordeste (1850-1900)*. Campina Grande: EDUFPG (Editora da Universidade Federal de Campina Grande), 2008.

MELO, Josemir Camilo de. *A primeira ferrovia inglesa no Brasil*. Recife-PE: Cepe, 2016.

OLIVEIRA, Francisca Maria. *A economia algodoeira de Sousa-PB na segunda metade do século XX*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2014.



PEREIRA, Leonardo Araújo. *O “ouro branco” do sertão (economia e poder: o algodão na região de Sousa nas décadas de 1960 – 1980)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017.

RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar*. Rio de Janeiro: paz e terra, 1987.

RÊGO, J.; ANDRADE, D.; VILLAÇA, C. *Menino de engenho*. 80. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2001.

RIOUX, Jean-Pierre; SIRINELLI, Jean François. *Para uma história cultural*. Lisboa: Estampa, 1998.

ROLIM, Eliana de Souza. *Patrimônio arquitetônico de Cajazeiras-PB: memória, políticas públicas e educação patrimonial*. Dissertação de mestrado, João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2010.

SANTOS, Raimundo Nonato Lima dos et al. *Cidades brasileiras: As cidades de Clio, abordagens históricas sobre o urbano*. Teresina-PI: EDUFPI, 2019.

SARMENTO, Cristiane Finizola. *Povoações, freguesias e vilas na Paraíba colonial: Pombal e Sousa (1697- 1800)*. Dissertação de mestrado em arquitetura e urbanismo, Natal-RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2007.

SARTRE, Jean-Paul. *A Náusea*. Rio de Janeiro: nova fronteira, 2016.

SCOTT, James. *A dominação e a arte da resistência- discursos ocultos*. Lisboa: letra livre, 1992.

SILVA, Josinaldo Gomes da. *Imagens do moderno em Patos-PB: (1934-1958)*. Dissertação de mestrado, Campina Grande-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2011.

SIQUEIRA, Uassyr de et al. *Entre sindicatos, clubes e botequins: identidades, associações e lazer dos trabalhadores paulistanos (1890-1920)*. Tese de doutorado, Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2008.

SILVA, Jéssica Naiara. *A estação do bairro: nos trilhos da memória contada vida, cotidiano e trabalho na ferrovia sousense (1960-2000)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) Cajazeiras-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2017.

SOUZA, Antonio Clarindo Barbosa. *Lazeres permitidos, prazeres proibidos: sociedade, cultura e lazer e Campina Grande (1945-1965)*. Tese de doutorado, Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2002.

SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra de. *Cartografias e imagens da cidade: Campina Grande 1920-1945*. Tese de doutorado, Universidade Estadual de Campinas, 2001.

SOUSA, Rivaldo Amador de. *Encantos e desencantos das cidades: sensibilidades e sociabilidades em Sousa-PB (1922-1960)*. Dissertação de mestrado, Campina Grande-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2011.

SOUSA, Rivaldo Amador. A vida moderna através do cinema: a experiência da cidade de Sousa-PB. *Annais do XXVI simpósio nacional de História*, São Paulo, julho de 2011.

Disponível em:  
[www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300847168\\_ARQUIVO\\_Avidamodernaatraves\\_docinema.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300847168_ARQUIVO_Avidamodernaatraves_docinema.pdf) Acesso em: 10 de novembro de 2019.

THOMPSON, E.P. *A Formação da Classe operária inglesa: A maldição de Adão*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987

THOMPSON, E.P. *A Formação da Classe operária inglesa: A árvore da liberdade*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2018.

THOMPSON, E.P. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das letras, 1998.

WANDERLEY, Helmara Giccelli formiga. *Cotidiano, cultura e lazer em Pombal: contradições do progresso (1927-1959)*. Dissertação de mestrado, Campina Grande-PB: Universidade Federal de Campina Grande, 2009.

ZOLA, Emile. *Germinal*. Rio de Janeiro: Abril cultura, 1979.

UFCG - HOSPITAL  
UNIVERSITÁRIO ALCIDES  
CARNEIRO DA UNIVERSIDADE  
FEDERAL DE CAMPINA  
GRANDE / HUAC - UFCG



Continuação do Parecer: 3.541.367

Trabalho interessante.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Foram apresentados:

- Folha de Rosto;
- Declaração de Divulgação dos Resultados;
- Termo de Compromisso do Pesquisador;
- Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE);
- Instrumento de Coleta de Dados;
- Projeto Completo.

**Recomendações:**

A pesquisadora estipula data para início da coleta de dados, porém no mesmo documento condiciona, deixando claro que só iniciará a pesquisa após aprovação deste CEP.

Dessa forma sugiro que a pesquisadora modifique o cronograma e coloque a data da coleta sendo posterior a aprovação deste CEP.

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Na certeza de que a pesquisadora acatará nossa recomendação, somos de parecer APROVADO.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

**Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:**

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_P ROJETO_1224312.pdf	28/06/2019 16:34:50		Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	termo_livre.pdf	28/06/2019 16:33:54	JESSICA NAIARA SILVA	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto.pdf	28/06/2019 16:30:36	JESSICA NAIARA SILVA	Aceito
Outros	entrevista.docx	28/06/2019 16:29:57	JESSICA NAIARA SILVA	Aceito
Declaração de Pesquisadores	compromisso_declaracao.pdf	27/03/2019 12:55:20	JESSICA NAIARA SILVA	Aceito

**Endereço:** Rua: Dr. Carlos Chagas, s/ n  
**Bairro:** São José **CEP:** 58.107-670  
**UF:** PB **Município:** CAMPINA GRANDE  
**Telefone:** (83)2101-5545 **Fax:** (83)2101-5523 **E-mail:** cep@huac.ufcg.edu.br

UFCG - HOSPITAL  
UNIVERSITÁRIO ALCIDES  
CARNEIRO DA UNIVERSIDADE  
FEDERAL DE CAMPINA  
GRANDE / HUAC - UFCG



Continuação do Parecer: 3.541.367

Declaração de Pesquisadores	comite_declaracao.pdf	27/03/2019 12:54:59	JESSICA NAIARA SILVA	Aceito
Cronograma	orcamento_cronograma.pdf	27/03/2019 12:44:11	JESSICA NAIARA SILVA	Aceito
Folha de Rosto	folha_rosto.docx	31/10/2018 14:48:16	JESSICA NAIARA SILVA	Aceito

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

CAMPINA GRANDE, 29 de Agosto de 2019

Assinado por:  
Andréia Oliveira Barros Sousa  
(Coordenador(a))

Endereço: Rua: Dr. Carlos Chagas, s/ n  
Bairro: São José CEP: 58.107-670  
UF: PB Município: CAMPINA GRANDE  
Telefone: (83)2101-5545 Fax: (83)2101-5523 E-mail: cep@huac.ufcg.edu.br