



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE (UFCG)  
CENTRO DE HUMANIDADES  
UNIDADE ACADÊMICA DE HISTÓRIA E GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA (PPGH/UFCG)**

**LEANDRO ANTÃO DOS SANTOS**

**EXPERIÊNCIAS MODERNAS NA VITÓRIA DE SANTO ANTÃO – PE:  
MÁQUINAS, EQUIPAMENTOS, TRANSFORMAÇÕES URBANA E (RE)  
ELABORAÇÃO DAS PRÁTICAS COTIDIANAS (1920-1950)**

**CAMPINA GRANDE – PB  
ABRIL/2015**

LEANDRO ANTÃO DOS SANTOS

**EXPERIÊNCIAS MODERNAS NA VITÓRIA DE SANTO ANTÃO – PE:  
MÁQUINAS, EQUIPAMENTOS, TRANSFORMAÇÕES URBANA E (RE)  
ELABORAÇÃO DAS PRÁTICAS COTIDIANAS (1920-1950)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em História, na área de concentração em História, Cultura e Sociedade, na linha de pesquisa: Cultura e Cidades.

Orientador: Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha

CAMPINA GRANDE – PB  
ABRIL/2015

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL DA UFCG

S237e

Santos, Leandro Antão dos.

Experiências modernas na vitória de Santo Antão - PE: máquinas, equipamentos, transformações urbana e (re)elaboração das práticas cotidianas (1920-1950) / Leandro Antão dos Santos. – Campina Grande, 2015.

118 f. : il.

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, 2015.

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

Referências.

1. Vitória de Santo Antão. 2. Cotidiano. 3. Máquinas. 4. equipamentos. 5. Impactos. I. Aranha, Gervácio Batista. II. Título.

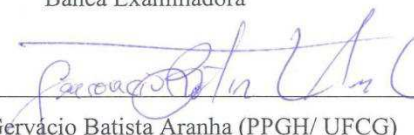
CDU 930(813.4)(043)

LEANDRO ANTÃO DOS SANTOS

**EXPERIÊNCIAS MODERNAS NA VITÓRIA DE SANTO ANTÃO – PE:  
MÁQUINAS, EQUIPAMENTOS, TRANSFORMAÇÕES URBANA E (RE)  
ELABORAÇÃO DAS PRÁTICAS COTIDIANAS (1920-1950)**

Avaliada em 05/05/2015

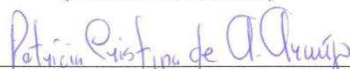
Banca Examinadora



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



Prof. Dr. Severino Cabral Filho – UFCG  
(Examinador Interno)



Prof<sup>ª</sup>. Dra. Patrícia Cristina de Aragão Araujo – UEPB  
(Examinadora Externa)

Prof. Dr. Luciano Mendonça de Lima – UFCG  
(Suplente - Examinador Interno)

Prof. Dr. Waldeci Ferreira Chagas – UEPB  
(Suplente - Examinador Externo)

CAMPINA GRANDE – PB  
ABRIL/2015

A Leandro Filho e Taciana Gomes.

Dedico.

*“... o objeto da história é, por natureza, o homem. Digamos melhor: os homens. Mais que o singular, favorável à abstração, o plural, que é o modo gramatical da relatividade, convém a uma ciência da diversidade. Por trás dos grandes vestígios sensíveis da paisagem, [os artefatos ou as máquinas,] por trás dos escritos aparentemente mais insípidos e as instituições aparentemente mais desligadas daqueles que as criaram, são os homens que a história quer capturar.”*

*Marc Bloc*

## AGRADECIMENTOS

Sou grato primeiramente ao mantenedor da vida, o excelso Deus criador de todas as coisas, por ter nos ajudado até aqui.

Neste momento não encontro palavras que possam descrever a minha felicidade, quando honrado fui durante o curso com a orientação do Professor Dr. Gervácio Batista Aranha. Obrigado professor pelos ricos ensinamentos, sem eles a feitura desse trabalho não teria se concretizado.

Durante o processo de leitura e coleta das fontes foi de grande relevância a atenção e compreensão com que nos acolheu o Professor Dr. Pedro Ferrer, presidente do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão, sem seu auxílio muito do que caçamos não teria sido encontrado, primeiro, porque abriu as portas do IHGVSA, mesmo em reforma e, segundo, pelos testemunhos prestados e por servir de porta para contato com outros depoentes que também contribuíram com a pesquisa em curso, vitorienses que viveram no tempo estudado e contaram-nos partes do real acontecido, os srs. José Varela, Nivaldo Araújo Irmão e Elmo Carneiro.

Ainda na UFCG, quero agradecer, aos srs. Filipe e Arnaldo, que sempre nos atenderam com presteza e aos professores que compõem o PPGH/UFCG, em especial o Professor Dr. Severino Cabral Filho, pelas contribuições no ensino teórico-metodológico para manuseio das fotografias expostas no texto. A Zulene Rocha e aos demais colegas da turma 2013.1. Já no processo de qualificação, as indicações da Professora Dra. Patrícia Cristina (UEPB), foram fundamentais para o desenvolvimento do trabalho, obrigado professora pela simpatia com que acolheu nosso convite.

Cursar, em tempo integral, durante dois anos o mestrado e viver em outra cidade, que no início era desconhecida para nós, mais que com o passar dos dias fomos conhecendo, e ficamos fascinados, como Campina Grande, cidade cosmopolita, só se tornou possível com a oferta da bolsa de estudos pela CAPES, a quem agradecemos o apoio. Por fim, agradeço a Manoel Antão e Maria Severina, meus pais, aos quais devo parte do que sou, e a Taciana Gomes que ao lado de Leandro Filho, são companhias inseparáveis. Enfim, a todos externo meus sinceros agradecimentos, obrigado!.

## RESUMO

O presente texto toma como problema através de um percurso teórico-metodológico, partindo de indícios encontrados nas trilhas percorridas, a cidade da Vitória de Santo Antão, entre as décadas de 1920 a 1950, a qual se localiza na região da Zona da Mata do Estado de Pernambuco. O nosso objetivo neste estudo foi explorar o cotidiano e as mudanças que ocorreram no cotidiano provocadas pelo impacto de alguns insumos modernos que foram alocados em seu perímetro urbano, a saber, o trem de ferro, o telégrafo, o automóvel, o cinema, a luz elétrica, o telefone e o avião. Maquinas e equipamentos que eram tidos por redentores a livrar a cidade do atraso, da insalubridade e incivilidade, fazendo-a progredir como as cidades modernas da época, a exemplo de Paris, Londres e algumas cidades do sul do país. Com a chegada dos mencionados insumos as fontes de época analisadas, indicaram que houve mudanças significativas, no entanto, elas não impediram que a denominada “metrópole no interior” contracenasse, em seu próprio espaço com outra urbe suja, escura, fétida, insalubre e rural, não tão moderna quanto desejavam parte de seus habitantes. Para tecer esta história nos servimos de jornais, crônicas, poemas, revistas, memórias de vitorienses que viveram no período investigado, fotografias e documentos oficiais, que após passar por nosso crivo se tornaram fontes e, fundamentados no dizer de Roger Chartier, essas comportam “representações”, as quais revelaram a realidade da existência do outro no cotidiano. Sobre tais fontes empregamos o método de leitura “paradigma indiciário” de Carlo Ginzburg, método que permeia todo este estudo.

**Palavras-chave:** Vitória de Santo Antão, Cotidiano, Máquinas, Equipamentos, Impactos.



## ABSTRACT

This paper takes as problem through a theoretical and methodological approach, based on evidence found in the covered trails, the city of Vitória de Santo Antão, between 1920 and 1950, which is located in the region of Zona da Mata of the state of Pernambuco. Our goal in this study was to explore the daily routine and the changes that occurred in this daily routine caused by the impact of some modern inputs that were allocated in its urban perimeter, namely, the railroad train, the telegraph, the automobile, the cinema, the electric light, the telephone and the airplane. Machines and equipment that were considered as redeemers for ridding the city of backwardness, of insalubrity and of incivility, making it advance like the modern cities of the time, such as Paris, London and some cities in the south. With the arrival of these mentioned inputs, the analyzed sources of the time indicated that there were significant changes, however, they did not prevent the so-called "metropolis in the interior region" from developing in its own area with other dirty, dark, stinking, insalubrious and rural metropolis, not as modern as desired by part of their inhabitants. In order to weave this history we used newspapers, chronicles, poems, magazines, memories of vitorienses that lived in the period investigated, photographs and official documents, which after passing through our scrutiny have become sources and, based on the words of Roger Chartier, they constitute "representations", which revealed the reality of the other's existence in everyday life. Onto those sources we employed the method of reading "evidential paradigm" of Carlo Ginzburg, a method that permeates throughout this study.

**Keywords:** Vitória de Santo Antão, Daily Routine , Machines, Equipment, Impacts.

## LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 01</b>	Mapa atual da Vitória de Santo Antão .....	<b>28</b>
<b>FIGURA 02</b>	Planta do Prédio da Cadeia Pública – 1ª Parte .....	<b>33</b>
<b>FIGURA 03</b>	Planta do Prédio da Cadeia Pública – 2ª Parte .....	<b>33</b>
<b>FIGURA 04</b>	Vista panorâmica da Cidade da Vitória na segunda década do século XIX ....	<b>35</b>
<b>FIGURA 05</b>	Imagem do trem de ferro na Estação Ferroviária .....	<b>43</b>
<b>FIGURA 06</b>	Comemoração no Pátio da Estação .....	<b>45</b>
<b>FIGURA 07</b>	Imagem do Hotel Fortunato e adjacência .....	<b>46</b>
<b>FIGURA 08</b>	Imagem do automóvel Ford em propaganda de jornal .....	<b>59</b>
<b>FIGURA 09</b>	Imagem do primeiro avião (PP-TSA) que pousou no Campo de Pouso .....	<b>86</b>
<b>FIGURA 10</b>	Imagem de propaganda de cigarros relacionada à aviação .....	<b>88</b>
<b>FIGURA 11</b>	Imagem do Pátio Duque de Caxias com a Rua João Cleofas .....	<b>90</b>
<b>FIGURA 12</b>	Imagem da Rua da Paz (atual Rui Barbosa) .....	<b>92</b>
<b>FIGURA 13</b>	Imagem da Rua João Cleofas .....	<b>104</b>

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

**FIDEPE** – Fundação de informações para o desenvolvimento de Pernambuco.

**FUNDARPE** – Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco.

**IHGVSA** – Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão.

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO: O prazer entre a infância e os arquivos .....</b>	<b>13</b>
Um pensamento crítico fundamentado na teoria, metodologia e fontes .....	16
<b>CAPÍTULO 1– A CIDADE NA PASSAGEM PARA O SÉCULO XX: PRIMEIROS TRAÇOS DO MODERNO .....</b>	<b>27</b>
1.1- Vitória atualmente .....	27
1.2- O surgimento de uma geometria urbana entre serras, matas e rios .....	30
1.3- O apito que regra e a ação da máquina que despresentifica .....	36
1.4- Visões de mundo no novo século por meio do cinematógrafo .....	47
1.5- Fon! Fon! Fon!: “Um bicho esquisito botando fumaça pela venta e pipocando pela rua!” .....	56
<b>CAPÍTULO 2– O COTIDIANO E AS MUDANÇAS PROVOCADAS PELO IMPACTO DOS INSUMOS MODERNOS .....</b>	<b>61</b>
2.1- Da luz bruxuleante dos lampiões aos encantos da luz elétrica .....	61
2.2- Fim da morosidade com os aparelhos telefônicos .....	78
2.3- Conquistando um novo espaço: o céu .....	83
<b>CAPÍTULO 3 – OUTRAS IMAGENS DA “METRÓPOLE DO INTERIOR”: VITÓRIA ENTRE A DEGRADAÇÃO DOS “COSTUMES” E A CONVIVÊNCIA COM O RURAL .....</b>	<b>90</b>
3.1 – As dores do Progresso: moderno e tradicional confrontados na escrita dos caturras ....	90
3.2 – Uma cidade dita moderna convivendo com o rural?.....	102
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>109</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>112</b>

## INTRODUÇÃO: O prazer entre a infância e os arquivos

Inicialmente cabe expressar que pensar, escolher e escrever sobre uma temática com a pretensão de desenvolver um trabalho de graduação ou mestrado, implica sempre uma atividade “laboriosa”, porém “prazerosa”.<sup>1</sup> Outro, é que nada nos chegou “pronto”, desse modo, acolhendo a exortação de Bloch apresentaremos previamente como iniciamos a pesquisa que resultou neste trabalho para que ele não corra o risco de se tornar gélido e tedioso.<sup>2</sup>

Tudo começou após um reconhecimento no mês de maio de 2008, de um trecho da Estrada de Ferro Central de Pernambuco (Estrada de Ferro de Caruaru) que liga o município de Pombos à Gravatá com cerca de 23 km, e entrecorta as Serras das Russas. No momento estudava a História do Estado junto à alguns alunos do quinto ao nono ano de uma escola na zona rural de Pombos, havíamos combinado que faríamos um passeio para conhecermos o centro histórico do Recife, mas por não termos recursos, decidimos, trilhar o referido caminho.

O passeio o correu dessa forma: Fomos de ônibus até Gravatá e iniciamos a descida à pé entre as serras, ficamos estupefatos diante dos catorze túneis e pontes construídos pelo engenheiro da empresa inglesa The Western of Brasil Company Limited, posteriormente incorporada pela Greet Western, que de fins do século XIX a meados do século XX serviram de caminho para os trens que transportavam pessoas, produtos agrícolas e outros artigos como: o couro; aquecendo a economia pernambucana.<sup>3</sup>

No primeiro dia era a vez dos alunos mais jovens, ou seja, do quinto ao sétimo ano, e no segundo dia, quinze dias depois, os do oitavo e nono ano. Em ambos surgiram da parte dos alunos uma gama de perguntas dos tipos: – Quem foram os engenheiros que projetaram esses túneis e pontes tão grandes? – Escravos trabalharam na construção? – Por que está tudo desativado? Indagações para as quais, confesso, que naqueles instantes não tinha respostas.

Imbricado a essas perguntas sem respostas que me inquietava, nos recônditos da minha mente estava o “prazer” dos momentos infantis, quando entre meus seis e sete anos, residia próximo a estação ferroviária de Pombos e ao ouvir o apito do trem anunciando sua chegada, fosse os de carga ou os do forró na época junina, corria para vê-los passar sempre aos gritos de minha mãe, “– cuidado com o trem! Não chegue perto da linha!” Nesses instantes, ainda

---

<sup>1</sup> PROST, 2008, p.252.

<sup>2</sup> LE GOFF, 2001, p.28.

<sup>3</sup> A fonte é referente ao documento de tombo elaborado pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco no ano de 1986, de um seguimento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco denominada de Estrada de Ferro Recife – Gravatá. E o JORNAL VANGUARDA 2 a 8/12/1995.

ofegante do percurso, buscava atentamente visualizar o maquinista, contava o número de vagões e pelas janelas as pessoas que animadas dançavam forró. E enquanto se distanciava deixando no ar o som dos seus apitos, da zabumba, do triângulo e da sanfona, imaginava parecer uma cobra gigante que deslizava rapidamente sobre os trilhos. Fascínio de um tempo que ali também foi despertado.

Doravante, imbuído de prazer e desejosos de conhecer a história da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, começamos independentemente a investigar, pois a busca de um conhecimento nos leva a “um movimento de partida e chegada”.<sup>4</sup>

Primeiro, percorremos as cidades do interior pernambucano que foram entrecortadas pela aludida ferrovia: Caruaru, Gravatá, Vitória de Santo Antão, Moreno, Jaboatão dos Guararapes, sondando e recolhendo materiais em bibliotecas, memoriais e instituto. Segundo, partimos para a capital (Recife), onde usufruímos do rico acervo da Biblioteca Pública do Estado, Museu do Trem, FUNDARPE, Fundação Joaquim Nabuco e Arquivo Público do Estado (APEJE), encontrando os volumes referentes a planilhas de preços de tarifa, gastos, investimentos, relatórios do governo e da empresa, e variados acontecimentos, material extremamente organizado pelos ingleses, dos quais lemos dez volumes, empreitada que entre andanças e leituras nos consumiu dez meses.

Entretanto, faz-se necessário esclarecermos que uma pesquisa desse porte comporta diversos problemas, para os quais não tínhamos atentado naqueles meses. Alguns, deles era a temporalidade e o recorte espacial, isto repetimos, por termos nos dirigido com autonomia. Mas, ao término dos dez meses em conversas com os nossos professores, mestres e doutores que sempre trazem em sua bagagem uma gama de conhecimentos, afloraram críticas. Todas construtivas direcionando-nos em nossa iniciação científica.

Por meio do Prof. José Pereira de Sousa Júnior, foi-me apresentado textualmente o Dr. Josemir Camilo de Melo e o Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha, esse de viés mais cultural, o outro marxista. Aguçados pelas idéias amadurecidas com as leituras de textos desses autores<sup>5</sup>, e pela orientação do Prof. Iordan Queiroz Gomes, demos novos passos.

Fizemos rápida releitura das fontes adquiridas no início da pesquisa recortando espaço e tempo, definindo objetos, o que nos deslizou para uma História Cultural culminando com monografia intitulada: “EXPERIÊNCIAS MODERNAS NA VITÓRIA DE SANTO

<sup>4</sup> DANTAS; BURITI, 2008, p.9-13.

<sup>5</sup> Os textos foram: ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e Simbólicas (1880-1925)*; do mesmo autor, *Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925)*; E, *Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste*, Josemir Camilo de Melo.

ANTÃO: EQUIPAMENTOS MODERNOS E A REELABORAÇÃO DAS PRÁTICAS COTIDIANAS (1880-1920)”. Apresentada para obter o título de Licenciado em História.<sup>6</sup>

O objetivo principal do trabalho monográfico era fazer uma análise de alguns equipamentos introduzidos no espaço urbano vitoriense, o Trem de Ferro, o Telégrafo, o Automóvel, o Cinema, a Luz elétrica e o que esses objetos representavam para os cidadãos da Cidade da Vitória de fins do século XIX às duas primeiras décadas do século XX.

Cabe indagar: por que depois de tantas caminhadas e leituras o espaço-tempo trabalhado foi à cidade da Vitória de Santo Antão de final do século XIX a década de 20 do século XX? E qual motivo levou-nos a temática dos objetos que representavam o moderno para alguns vitorienses do período em estudo?

Para elucidar estas indagações apresentamos dois pontos que consideramos cruciais detectados na pesquisa: A Cidade da Vitória do final do século XIX à segunda década do século XX recebeu alguns melhoramentos e equipamentos que representavam para seus cidadãos o moderno, trem de Ferro, o telégrafo, o automóvel, o cinema e a luz elétrica, símbolos pensados como redentores o que nos aproximava das discussões traçada por Aranha (2006), onde o historiador faz alusão a alguns objetos modernos implantados em espaços urbanos paraibano e região. Outro é que Vitória ainda não havia sido contemplada com um estudo desse quilate.

Após defesa do trabalho monográfico movidos pelo mesmo prazer, continuamos em nossa pesquisa, já que parafraseando Dantas e Buriti (2008), na produção do conhecimento a cada demonstração da verdade de um fato, surgem novas indagações, para às quais buscamos respostas. O envolvimento nessa pesquisa e o material que perscrutamos (periódicos, revistas, livros, monografias, poesias, crônicas e fotografias) além de nos colocar a par da introdução dos objetos citados acima, despertou ainda mais nossa curiosidade, prazer e interesse em conhecermos a profundidade e complexidade das mudanças causadas por esses objetos no seio da sociedade vitoriense após suas implantações, pois para esse fato apontava.

Com isso, ampliamos o recorte temporal (1920-1950) pretendendo analisar o cotidiano e o que mudou no cotidiano dos vitorienses com o impacto causado pelos objetos estudados, atentando para o melhoramento dos mesmos e/ou introdução de novos equipamentos. Uma vez que a historiografia vitoriense não faz nenhuma menção a um estudo desse porte.

---

<sup>6</sup> O texto monográfico foi defendido em 2010, para obter o título de graduado em Licenciatura Plena em História pela Universidade Estadual Vale do Acaraú.

Tomada às diretrizes, achamos mudanças significativas no cotidiano da Cidade da Vitória; a chegada de um moderno meio de comunicação, o Telefone, no final dos anos vinte que em conjunto com os demais insumos citados e pavimentação de ruas, colocação de placas de ferro informando seus respectivos nomes, numeração dos prédios, arborização de suas principais artérias, construção de estradas e pontes, concebiam a Cidade da Vitória o título de “*metrópole no interior*” pernambucano já na década de 30, na segunda metade da década de quarenta a formação do Aero Clube e construção de um campo de aviação e mais o melhoramento da luz elétrica (antes á motor, depois vinda de Paulo Afonso), na década de 50.

Essas mudanças ocorreram no cotidiano vitoriense do período em pauta, provocadas pelo impacto dos insumos modernos e melhoramentos aludidos, contribuiu para uma reelaboração das práticas dos cidadãos, justificando assim o título do nosso trabalho, EXPERIÊNCIAS MODERNAS NA VITÓRIA DE SANTO ANTÃO – PE: MÁQUINAS, EQUIPAMENTOS, TRANSFORMAÇÕES URBANA E (RE) ELABORAÇÃO DAS PRÁTICAS COTIDIANAS (1920-1950).

Diante disso, acreditando ser possível desenvolver um trabalho de dissertação de mestrado dando ênfase às experiências vividas pelos cidadãos vitorienses da década de 20 a década de 50 do século XX, elaboramos um projeto de pesquisa<sup>7</sup> que foi acolhido pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Campina Grande na Linha Cultura e Cidades, que nas laudas seguintes apresentaremos sobre a orientação do Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha.

### **Um pensamento crítico fundamentado na teoria, metodologia e fontes**

Há muito tempo se escreve sobre cidades,<sup>8</sup> desde a antiga Jerusalém israelita,<sup>9</sup> à contemporânea Brasília de Juscelino Kubitschek,<sup>10</sup> registros que exprimem algumas vezes a saga de heróis, construções elitistas de cunho tradicional. Obras que nos concatena cognitivamente aos escritos de José de Aragão, precisamente o texto: História da Vitória; volumes I, II e III.

Padrão em referências da História vitoriense esses clássicos quando perlustrados por nós apresentaram proximidades com as idéias e certezas legadas dos positivistas, conforme o

---

<sup>7</sup> O referido projeto foi aprovado em fevereiro de 2013.

<sup>8</sup> BARROS, 2007. p.9.

<sup>9</sup> ANDRADE, 2008, p.209-216.

<sup>10</sup> SANTOS, 2008. p.14-15.



autor sua preocupação é, “*expor a realidade geográfica e a histórica, à luz de documentos, situando a comunidade menor no contexto da maior, e registrando os episódios marcantes de sua origem, formação e desenvolvimento*” (**grifos nosso**).<sup>11</sup>

Dois parágrafos depois com pretensão demasiadamente abrangente, algo que academia não absorve mais, prossegue afirmando: “*Neste livro se procurou **recompor a trajetória da comunidade nos 356 anos de sua existência**, os períodos de sua formação e de sua afirmação, no passado e no presente*” (**grifos nosso**).<sup>12</sup>

Colocações indubitáveis, de claras evidências, de uma história total de molde braudeliano<sup>13</sup>, sobre a qual, já que no decorrer da nossa escrita, vez outra, recorreremos aos textos citados que nos auxiliara como uma espécie de catálogo, pretendemos lançar um novo olhar para explorar o cotidiano e o que mudou no cotidiano com o impacto provocado por certas máquinas e equipamentos modernos, amparados a Nova História Cultural, itinerário tomado desde a iniciação como mencionamos no tópico anterior.

Cunhada na França no âmago da terceira geração dos annales, o destacado campo ganhou essa denominação com a edição de um conjunto de textos publicados por Jacques Le Goff, intitulada “La nouvelle histoire”, publicada quatro anos depois (1978) da organização com Pierre Nora, de uma coletânea composta por três volumes destacando “novos objetos”, “novos problemas” e “novas abordagens”.<sup>14</sup>

Paradigma emergente resultante no período da chamada crise das ciências entre as décadas de 1960/70,<sup>15</sup> quando a História não mais conseguia com seus modelos explicar a realidade,<sup>16</sup> já que o estatuto de certezas pregado fora abalado pelas mudanças que ocorreram no pós-guerra,<sup>17</sup> colocando os historiadores a utilizar, como saída nesse período para superar a crise, as trilhas abertas por antropólogos, etnógrafos, sociólogos e demógrafos, os quais proporcionaram novos métodos e objetos, estudando as estruturas de parentesco, formas de sociabilidade, funcionamentos escolares, ritos e crenças, isso sem abandonar as fontes, se

---

<sup>11</sup> ARAGÃO, vol. III, 1983. p.381.

<sup>12</sup> Idem.

<sup>13</sup> BURKE, 1997. p.55.

<sup>14</sup> BURKE, 2011. p.9-10.

<sup>15</sup> ARANHA, 2013. p.37.

<sup>16</sup> Os modelos enfatizados aqui são o marxista e o dos annales, do seio dos quais ocorrera a renovação por uma história da cultura onde se destaca os nomes do neomarxista E. P. Tompson, Emmanuel Le Roy Ladurie, Georges Duby e o já falado Le Goff, sendo os três últimos da terceira geração da Escola dos Annales. Cf. HUNT, 2001. p.2-6.

<sup>17</sup> PESAVENTO, 2003. p.8-10.

apropriando da interdisciplinaridade como fez a primeira geração dos annales, o referido campo tem se mostrado profícuo com sua renovação historiográfica.<sup>18</sup>

Pensando a cultura como um conjunto de significados constituídos e perpassados pelos indivíduos que traduz o real, seus pensamentos e preocupações, sua vivência e experiências no cotidiano, no trabalho,<sup>19</sup> o atual padrão vem levantando novas propostas e problemas desde o final do século passado e tomando cada vez mais espaço dentro das universidades a nível internacional em países como, França, Estados Unidos, Itália, e também no Brasil.<sup>20</sup>

Interessada por vários aspectos da “atividade humana”, ou por “todos”, entendendo que em tudo existe um passado que “pode” ser examinado e “reconstruído”, a libido, a infância, o corpo, a morte, a loucura, os gestos, os odores, a limpeza, os sons, temas de histórias que antes eram deixados a margem por se acreditar que não possuíam “uma história”.<sup>21</sup>

Vem essa corrente historiográfica propor como um dos novos objetivos, além dos que citamos, refletir sobre a cidade como um problema, analisando sua materialidade física visível em suas ruas e avenidas, casas, prédios, monumentos e praças, a sua sociabilidade descrita em festas, na relação de grupos sociais, e no falar, agir, sentir, vê, ouvir dos cidadãos que ali residem e viajantes que nela chegam, ou seja, as sensibilidades que comportam. Compreendendo as relações sociais mediante suas representações.<sup>22</sup>

Destarte, nossa caminhada teórico-metodológica se embasa nas discussões do renomado historiador francês Roger Chartier, que considera a História Cultural crucial no conhecimento de como uma realidade social é construída, pensada e propícia à leitura, em momentos e lugares distintos.<sup>23</sup>

No intento de edificar um sentido ao analisar a vida social, o que explica que escritos de história cultural trata de relações sociais caracterizando a rigor o termo prostiano *social/cultural indissociavelmente*,<sup>24</sup> esse “campo” teórico assim como no político, antropológico, sociológico e científico, faz uso de algumas “palavras-chave”.<sup>25</sup> Uma dessas palavras é “representação” que nos termos de Chartier (1990, p.17; 1991, p.183) são

<sup>18</sup> CHARTIER, 2002. p.63.

<sup>19</sup> PROST, 1998, p.136.

<sup>20</sup> Cf. PESAVENTO, 2003. p.15.

<sup>21</sup> BURKE, op. cit., p.11.

<sup>22</sup> PESAVENTO, vol. XXVII, n. 53, 2007, p.13-14.

<sup>23</sup> CHARTIER, 1990. p.16-17.

<sup>24</sup> Cf. PROST, 1998. p.137.

<sup>25</sup> BOURDIEU, 2011. p.27.

*“esquemas intelectuais, que criam as figuras graças às quais o presente pode adquirir sentido, o outro tornar-se inteligível e o espaço ser decifrado”*, pois são matrizes que geram práticas sociais, às quais constroem o “mundo social”.

As representações construídas pelos homens em determinado espaço-tempo revelam a realidade de suas existências podendo ser rerepresentadas em outro tempo-espaço, funcionando não como cópia, mas como “sinais”,<sup>26</sup> que nos aproxima do acontecido ferramenta que o campo dispõe e o historiador cultural se apropria. Conservadas em jornais, fotografias, poemas, crônicas, memórias, revistas, e livros. Entendidas como “fontes e documentos”, servem de caminho ao conduzir um pesquisador que busca decifrar o real acontecido de um passado distante e estranho, se colocando como evidências desse passado.<sup>27</sup>

Esse por sua vez (historiador/pesquisador), na composição de sua narrativa cultural da representação do outro, atua como um “tradutor cultural”. Consciente da distância entre seu próprio tempo e o passado, obstáculo que o impede de conhecer a outra cultura cabalmente, propõe com sua escrita uma “negociação”, aproximação do real, servindo de mediador entre o presente e o passado.<sup>28</sup>

Portanto, como mediadores de uma realidade passada, já delimitada em tempo-espaço ou como diria Ginzburg posta em “chave histórica”,<sup>29</sup> na intenção de pensarmos as experiências modernas na Vitória de Santo Antão, do período em pauta para estudo, não enxergando sua construção imaginária de “metrópole do interior”, segundo o ritmo frenético da população (Cf. ARANHA, 2006, p.67), mas conforme a introdução de alguns equipamentos e transformações urbanas que experimentavam os cidadãos de uma urbe ainda de traços rurais.

Analisamos algumas representações que traduzem imagens de um tempo não vivido por nós, norteando-nos no trabalho, encontradas no Centro de Cultura Osman Lins, alguns livros e fotos da década de 20 e 30. No Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão e Arquivo Público do Estado (APEJE) perlustamos algumas fotografias dos decênios de 20, 30, 40 e 50, várias revistas do IHGVSA, edições do O Município, O Correio de Santo Antão (esses mais recuados do nosso recorte abrangendo o final do século XIX), O Lidador que teve parte das fontes digitalizadas por nós (1895 a 1926), e a outra pela Fundação Joaquim Nabuco

---

<sup>26</sup> PROST, 1998. p.130.

<sup>27</sup> Cf. PESAVENTO, 2003. p.40 e 42.

<sup>28</sup> BURKE, 2009. p. 14-15

<sup>29</sup> GINZBURG, 1989, p.8.

(1928 a 1950) e O Progresso de 1941 a 1962, também digitalizado, fontes que nos permitiu tanto recuar como estender o nosso recorte temporal.

A terceira geração dos annales passou a utilizar fontes como periódicos, revistas, fotografias e outras que não se enquadravam como oficiais. Durante o século XIX e as primeiras décadas do XX, por conta de uma história metódica de molde rankeano que colocava que o historiador devia se valer de documentos objetivos, fidedignos, que não fosse próprio de seu tempo e sobre os quais deveria manter neutralidade, essas fontes foram tratadas à margem. Embora essa concepção metódica, já tivesse sido criticada pela Escola dos Annales de 1930.<sup>30</sup>

Os periódicos se constituíram, sem hierarquização, como parte fundamental entre as fontes disponíveis para nossa pesquisa. Primeiro, pela acessibilidade que tivemos mediante autorização da direção do IHGVSA e o bom estado de conservação em que se encontrava o acervo. Segundo, representam partes do cotidiano da sociedade vitoriense, as ações, os interesses, os desejos, os sentimentos, as mudanças físicas que ocorreram na cidade, e na vida de seus atores sociais. Possibilitando, dessa forma, desenvolver e atingir o objetivo proposto por nossa pesquisa, que é explorar o cotidiano e as mudanças que nele ocorram provocadas pelo impacto de certos insumos modernos.

Gestada na segunda metade dos decênios de 1860, com a publicação do primeiro Jornal local O Vitoriense, no dia 5 de novembro de 66, a imprensa vitoriense teve até os anos 1980, em circulação mais de 200 jornais, em sua maioria de vida efêmera e vínculos políticos.<sup>31</sup> Durante o tempo de nossos estudos (da iniciação científica ao mestrado), mantivemos leituras regulares em alguns desses periódicos. Compreendendo, por quem eram liderados, a forma como se estruturavam, os assuntos que abordavam e seus interesses.

Entre essa miríade ponderamos, O Correio de Santo Antão, que surgiu em 1871, quando seu proprietário, redator e fundador da imprensa na Cidade da Vitória, Antão Borges Alves, assim o denominou em substituição do nome O Vitoriense, que fora editado até 1870. Mantendo o escritório e tipografia na Rua Imperial nº8, suas edições que começaram a ser publicadas em janeiro de 1871 à 1875, circulavam semanalmente aos sábados, anunciando em

---

<sup>30</sup> LUCA, 2009. p. 111-112.

<sup>31</sup> ARAGÃO, vol. III, 1983. p. 197.

73 que custava sua assinatura anual 12:000 réis, por semestre 6:000 réis, um trimestre 3:000 réis e os anúncios 80 réis, por linha, que deveriam ser pagos antecipadamente.<sup>32</sup>

Com características peculiares, de formato e objetivo que se assemelhava ao O Vitoriense, o editorialista colocava nas ruas O Correio de Santo Antão. Divulgado em quatro páginas divididas em três colunas, apresentava na parte superior da página inicial a opinião justificada pela posição social que ocupava na sociedade da época, o cargo de vereador pelo Partido Liberal, que aquele era um “Jornal político, noticioso e comercial”. De praxe eram comentados assuntos políticos, de justiça, leis, notícias locais, reclamações, avisos, fatos sociais e anúncios comerciais.<sup>33</sup>

Outro é O Lidador, um hebdomadário que na década de 1980 chegou a comemorar um século de existência, apontando o motivo que expressa os carimbos nas edições da década de 1920 e 30, rotulando-o de “O Jornal mais antigo em circulação do interior do Estado”.<sup>34</sup> Fundado em 12 de junho de 1877, diametralmente oposto ao Vitoriense e o Correio de Santo Antão, de Antão Borges, sobre a direção de José d’Oliveira Maciel Rego Barros, apoiava o partido conservador. Sua sede era própria e funcionava na Rua Alexandre Luna nº32 (hoje Rua Vidal André de Negreiros), o assinante pagava por seus serviços em um semestre 3\$000, por seis meses 6\$000 e um ano 12\$000 réis.<sup>35</sup>

Noticiava sobre a política local, provincial e nacional, literatura, decretos e leis, acontecimentos do cotidiano, festas, notícias do longe, nas duas primeiras páginas. Na terceira e quarta páginas, notas sociais, aniversários, nascimentos e variados anúncios. Postura no feito, adotada por outros que assumiram a liderança do jornal, depois de seu fundador. Mudança mesmo houve na posição dos líderes em relação às alianças políticas. A partir de 1889<sup>36</sup>, hora esteava conservadores, hora republicanos. Na campanha de 1930, abraçou a Aliança Liberal, que elegeu a Presidente, Getúlio Vargas, sua atuação freqüentemente, se voltava para à liderança política, que assumisse o Município, o Estado ou o País.<sup>37</sup>

Em mais de oitenta anos de existência do O Lidador, teve no comando do prelo apenas dois impressores, Joaquim Rodrigues dos Passos, o Mestre Quincas, dos lampiões e das

<sup>32</sup> Do período colonial até 1942, a moeda era o Real (com plural “réis”), sendo o Mil Réis, instituído no Segundo Império. Mudando em 42, por causa da inflação ocorrida durante a Segunda Guerra Mundial, para Cruzeiro. Cf. BAIRRAL, M. A.; AMORIM, R.L. n. XV, p.34-38, nov. 2000/jan.2001.

<sup>33</sup> O Correio de Santo Antão 25/10/1873.

<sup>34</sup> O Lidador 6/2/1932.

<sup>35</sup> O Lidador 7/1/1928. p.2.

<sup>36</sup> De 1889 à 1916, esteve a frente do jornal Pedro de Albuquerque. Revista do IHGVSA, v.IX, 1986. p.53.

<sup>37</sup> ARAGÃO, vol. III, 1983. p.209-211.

serenatas, desde sua gênese até a direção de Pedro de Albuquerque. E o outro, João Laurindo, quando o semanal era liderado por Guedes Alcoforado, 1918 à 1920, com seus sucessores e o jornalista José Miranda, doravante 1932.<sup>38</sup>

Da profusão de jornais do século XX em Vitória, fizemos uso também do O Progresso. Sua primeira publicação saiu nas ruas em 12 de janeiro de 1936, tendo como diretor Valdemar de Lima. Circulou provavelmente uma vez por semana, geralmente aos domingos até 1970. Possuindo tipografia própria na Rua Rui Barbosa nº71, cobrava de quem decidisse fazer a sua assinatura mensal \$500, semestral 3\$000 e por ano, 5\$000 réis.<sup>39</sup>

Estampava na parte frontal de sua folha inicial que era um “Órgão dos interesses coletivos”. Composto por quatro páginas apresentava festas religiosas, casamentos, anúncios de vários produtos, assuntos políticos, leis, decretos, atos. A partir da década de 40 introduziu o uso de fotografias em suas edições. Privilegiando políticos, artistas e membros de famílias da elite vitoriense.

O jogo de cintura desenvolvido pelos jornalistas na época em apoiar determinado grupo político que chegasse ao controle administrativo da cidade, era com o intuito de se manter ativo os jornais e gozar de privilégios.<sup>40</sup> Veementemente os cidadãos eram convidados para fazer assinaturas dos periódicos, que quando comparados o número de assinantes com a população sinalizava uma baixa significativa.<sup>41</sup> A sobrevivência dependia do apoio, visando atuação de seus dirigentes em cargos públicos, como ocorreu na campanha eleitoral que elegeu Vargas, Presidente da República. Onde José Alexandre de Barros, redator do O Lidador, por ter apoiado a Aliança Liberal, foi nomeado Prefeito do Município em 1931.<sup>42</sup>

Todavia, nosso interesse por esses jornais, e outros que aparecem no decorrer de nossa escrita, se deu para além das querelas políticas. Em nossas leituras elaboramos de forma manuscrita tabelas em folhas de ofício, onde nos quadrados fomos anotando as fontes, informando do que se tratava, a página, o ano e o hebdomadário, que nos dirigiam para o objetivo do nosso trabalho. Como pavimentação de ruas, construções de estradas, pontes, praças, prédios e avenidas, reformas, introdução de novos equipamentos, assim como, melhoramentos e expansão dos mesmos, traços do rural na cidade, reclamações e mudanças

<sup>38</sup> Revista do IHGVSA, v.II, 1959. p.11.

<sup>39</sup> O Progresso 24/12/1941.

<sup>40</sup> Esse modelo foi perpassado e é praticado na atualidade pelos jornais existentes em Vitória.

<sup>41</sup> O Lidador 2/2/1924. Nessa edição a redação do jornal reclamava que mesmo sendo no momento o único periódico em atividade na Cidade da Vitória, que já contava aproximadamente com um número populacional de mais de cinquenta mil cidadãos, tinha apenas duzentos assinantes, um problema que dificultava sua manutenção.

<sup>42</sup> ARAGÃO, op. Cit., v.III. 1983. p.211.

que ocorram no cotidiano. Além disso, fotografamos os periódicos do final do século XIX até o ano de 1926, desse período em diante tudo foi digitalizado pela Fundação Joaquim Nabuco. Tanto a nossa parte quanto a da fundação, foram armazenadas em CDs e HD.

Como a fonte jornalística (os jornais), comporta gêneros textuais, onde estão compilados diversos assuntos, informamos, que alguns números dos periódicos que perlustramos na pesquisa reaparecerão em capítulos diferentes, apontando coisas contraditórias e confrontos, por exemplo, enquanto na página diagramada do O Lidador de 29/10/ 1921, em determinado espaço eram publicados elogios ao Prefeito João Cleophas, pela destruição dos curais, reformas e limpeza da cidade, no mesmo número, no quadrado reservado aos “bastidores”, o autor que se intitula apenas por M., mostrava ser Vitória, ainda uma urbe com problemas de infra-estrutura, abastecimento d’água e lamacenta, faltando-lhe pavimentação.

Entre as várias fontes, já descritas, que a História Cultural se utiliza, se tornaram também cruciais neste trabalho, às que resultaram do invento de Niepce e Daguerre: a fotografia. Patenteada em 1839, pelo Estado francês, a invenção da fotografia passou a fazer, em alguns anos, parte da vida pública.<sup>43</sup> Com esse novo elemento, no dizer de Walter Benjamin, ao falar das fotografias que captam imagens de seres humanos, as pessoas que nelas aparecem é como se reclamasse seu lugar na História, no “real”.<sup>44</sup>

De difícil e dispendioso manuseio, a atividade de fotografar era praticada nos primórdios apenas pelos ricos e inventores, sendo seu uso social disseminado a partir do processo de industrialização, quando surgirá a figura do profissional de fotografias, o fotógrafo.<sup>45</sup>

Menos de seis meses depois de sua apresentação em Paris, o Brasil conheceria as suas primeiras fotografias, tiradas do centro da cidade do Rio de Janeiro, em janeiro de 1840, pelo Padre francês Louis Compte. Todavia, o primeiro deguerreotipista brasileiro foi o Imperador D. Pedro II, personagem de destaque da fotografia no século XIX, que ajudou na fundação do primeiro acervo de fotografias da Biblioteca Nacional.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> Segundo Freund (1995, p. 34-43), o invento de Niepce em 1826 era muito primitivo e seu aperfeiçoamento é atribuído ao pintor Daguerre.

<sup>44</sup> BENJAMIN, 1993. p. 93.

<sup>45</sup> SONTAG, 2004. p. 18.

<sup>46</sup> VASQUEZ, 2002. p. 8-9.

No desenrolar da segunda metade desse século e início do XX, muitos fotógrafos em sua maioria visitantes e estrangeiros, como o francês Victor Frond, e Revert Henrique Klumb e Augusto Stahl, ambos de nacionalidade alemã, apresentaram em suas fotografias cenas que representavam a cultura e o cotidiano do povo brasileiro.<sup>47</sup>

Apesar da História da fotografia se remeter ao final da terceira década do século XIX, a Historiografia aponta que sua utilização, enquanto, fonte de relevância documental, emergiu a partir da História Cultural. Segundo Luciano Aires (2013), a assertiva, se justifica na idéia que os historiadores metódicos tinham da fotografia. Conforme esses (os metódicos), era importante analisar “eventos” mais distantes no tempo e as fotografias absorviam imagens do tempo presente. Ainda concernente a isso, fotografar era uma técnica de “homens comuns” que fotografavam o dia a dia, diferente dos pintores que educavam o “olhar” nas Academias de Belas Artes.<sup>48</sup>

Mas, a partir da década de 1960, com os historiadores dos annales, a imagem fotográfica passou a ser entendidas como elementos que conduz o evento a eternidade, fazendo a imagem de objetos e/ou pessoas “sobreviver” a corrosiva passagem do tempo.<sup>49</sup> Paralisando-o, com rápidas “piscadelas”, captam “gestos”, “poses”, “olhares”, “sonhos e desejos”, de homens e mulheres de um tempo que se torna eterno.<sup>50</sup>

Neste sentido, de que a foto congela o tempo e se coloca como testemunho da existência<sup>51</sup>, nos apropriamos para elaboração desse trabalho, de algumas imagens que aparecerão nas páginas seguintes, obtidas mediante fotografia da fotografia, exposta nos acervos, por meio de digitalização da fotografia original ou através do acesso do arquivo digital das instituições pesquisadas, sendo também armazenadas em formato digital.

Durante o processo de qualificação nos foi cobrado algo que havíamos tentado fazer durante a pesquisa, mas que devido alguns fatores fomos impedidos de realizar, a coleta de fontes orais, já que a escolha do nosso recorte nos permitiu trabalhar com este tipo de fonte. Acolhendo as idéias da banca examinadora e, embasados, por Sabina Loriga (2009, p.20,24), que compreende que memória e história compartilham da mesma esperança de representar o passado, uma vez que, a memória da primeira experiência leva os indivíduos a reconhecer o

---

<sup>47</sup> Ibid., p. 10, 14-17.

<sup>48</sup> AIRES, 2013. p. 235-236.

<sup>49</sup> SONTAG, 2004. p. 22.

<sup>50</sup> ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2009. p. 13.

<sup>51</sup> SONTAG, op. cit., p. 16.



que se viveu, estabelecendo assim uma relação íntima com o passado, colhemos alguns testemunhos de vitorienses que viveram no período estudado para mostrar o impacto que certas máquinas e equipamentos provocaram no cotidiano. Com base na elaboração de questionários quatro entrevistas foram realizadas. Os entrevistados foram os senhores: Pedro Ferrer, José Varela, Nivaldo Araújo Irmão e Elmo Carneiro. Essas entrevistas foram gravadas através de um aparelho áudio-visual e, posteriormente, transcritas em folhas de ofício.

Sobre tais fontes já mencionadas, operamos de forma detetivesca, entrelaçados às propostas do italiano Carlo Ginzburg (1989, p.143-179; 2007, p.7-14) um expoente entre os estudiosos internacionais e brasileiros, acerca do paradigma indiciário, em busca de evidências; “pistas”, “rastros”<sup>52</sup>, deixados pela historicidade, que ao serem colhidos e cruzados fizeram-nos entender a possibilidade de escrever uma história compreensível da Vitória de Santo Antão.

Método de leitura das fontes, esse paradigma tem sua idéia central voltada para os pormenores reveladores do acontecido. Mesmo que essa realidade esteja obscura e inteligível em nosso tempo devido às mudanças que ocorreram e o distanciamento entre nós e o outro, vão existir áreas, “indícios, sinais”, que nos possibilitam uma aproximação dos homens e mulheres que viveram neste passado investigado, ou seja, “decifrá-lo”.<sup>53</sup>

Sabemos que esses fragmentos só nos revelam algo sobre o passado, a partir do modo como os inquirimos, Dessa forma, agiremos sobre eles conforme a metáfora de Ricoeur (2011), como faz um “maestro” que em sua ação seguindo as notas inclusas em uma “partitura” faz uma orquestra tocar<sup>54</sup>. Ao mesmo tempo, que a notação limita as ações do maestro em reger a orquestra e ela só ganha sentido pela sua leitura. Assim são as fontes, que só dizem através da nossa mediação, mas limita o nosso dizer.<sup>55</sup>

Como os túneis abertos pelos engenheiros da The Western of Brasil Company Limited, transpassaram às Serras das Russas, concatenando-as umas às outras por meio de pontes, dando acesso aos trens, e conseqüentemente a um novo espaço no final do século XIX, as fontes por nós perlustradas, passadas pelo crivo do cotejamento e cruzamento, nos conduziram ao conhecimento do outro, no passado vitoriense do nosso recorte.

---

<sup>52</sup> GINZBURG, 2007, p.7-14.

<sup>53</sup> GINZBURG, 1989, p.177

<sup>54</sup> RICOEUR, 2011. p.106.

<sup>55</sup> KOSELLECH, 2011. p.188.

O trabalho foi estruturado em três partes. Na primeira, apresentamos ao leitor à Vitória atual, indicando sua localização, sua economia, o pólo industrial e a movimentação cotidiana em sua principal artéria. Em seguida, mostramos que a cidade de hoje está ligada ao passado, utilizando como mote, para ir a este passado, o poema de Schneider, descrevendo o surgimento e fomento da geometria urbana da cidade, e a chega dos primeiros insumos modernos.

Na segunda, abordaremos a chegada e recepção da luz elétrica, o telefone, e o Aero Clube, mostrando partes do cotidiano e as mudanças que nele ocorreram provocadas pelo impacto das aludidas máquinas e equipamentos, os quais faziam Vitória ser intitulada de “metrópole no Interior”.

Já na última parte mostraremos a outra face da Vitória denominada de “metrópole”, que apesar do processo de modernização, convivia com o rural. Onde ao lado de experiências modernas, existiam, práticas arcaicas e incivilizadas. E o confronto perceptivo na escrita dos caturras ao defender o tradicional, uma vez que, segundo eles, o moderno degradava os “costumes” e apagava a “memória”.

## CAPÍTULO I – A CIDADE NA PASSAGEM PARA O SÉCULO XX: PRIMEIROS TRAÇOS DO MODERNO

*“De tudo o que já possuí, mesmo artificialmente... retenho algo. Das enxurradas de águas que rolaram sob as minhas pontes, alguns riachos permanecem no leito do meu existir. Alegrias e sofrimentos da esquina que já dobrei, prosseguem caminhando a meu lado, nas avenidas que hoje palmilho. A meu lado. Dentro de mim. Vivências do ontem continuam ressoando no meu hoje. No meu hoje, que já também um amanhã. Meu presente é um rosto com duas faces. A face do passado. A face do futuro”.*

Roque Schneider<sup>56</sup>

*Victoria altíssima!*

*“Histórica e presente, tendo uma dualidade d’alma que se integram e compreendem: a das Tabocas e a de hoje, com estrada de ferro, cinemas de fitas americanas e delicadas “melindrosas” século XX”.*

Poeta Jarbas Peixoto<sup>57</sup>

### 1.1- Vitória atualmente

Neste capítulo apresentamos Vitória atualmente, abordando sua relação econômico-social com as cidades vizinhas e diversos aspectos do cotidiano. Em seguida, descrevemos o início e desenvolvimento da geometria urbana da cidade e os primeiros sintomas do moderno na passagem para o século XX.

Imagine que você chegou ao Recife<sup>58</sup> para passar as férias e desejasse conhecer a “Terra da Pitú”. Para isso, seria necessário tomar a BR- 232, e percorrer 53 km, na direção Oeste. Logo na chegada você avistaria à margem direita, na confluência do caminho que segue para Glória do Goitá, a indústria Sádía e à esquerda a imponente paisagem do Engenho Bento Velho e sua capela, degradada por uma pedreira.

Seguindo alguns metros adiante chegará ao mais recente e moderno empreendimento da “Terra das Tabocas”, o Vitória Park Shopping, o qual foi erguido no lugar do Park de

<sup>56</sup> SCHNEIDER, 1986. p.21.

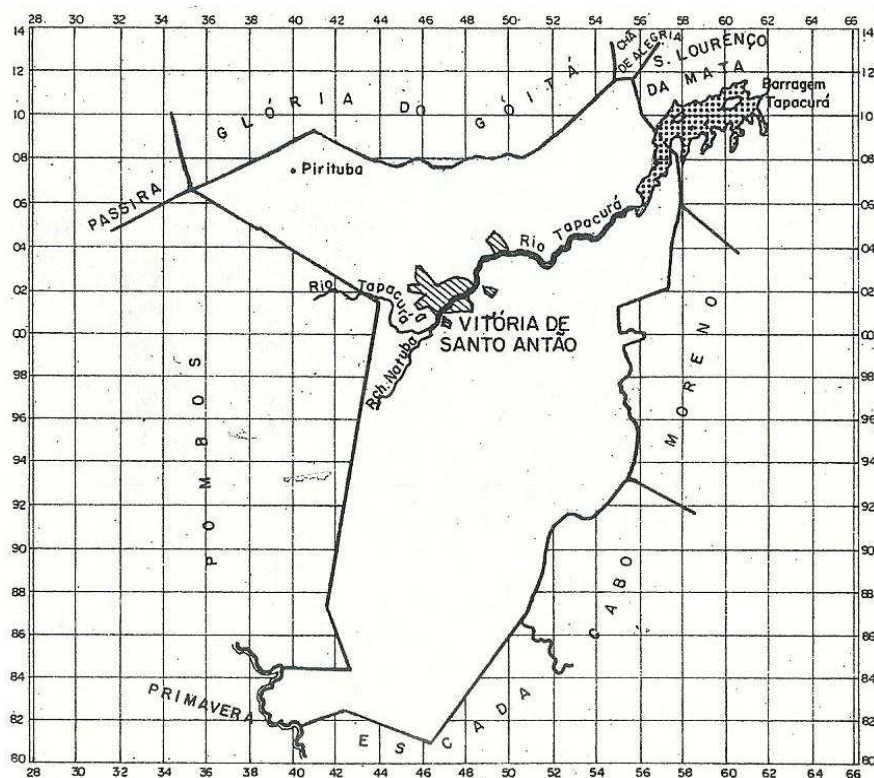
<sup>57</sup> Victoria. Cidade linda. In. O Lidador, 10/4/1926.

<sup>58</sup> A capital do Estado de Pernambuco.

Exposições de Animais, contando com uma ampla estrutura que comporta 130 lojas, inaugurado no dia 29 de novembro de 2013.<sup>59</sup>

O desenvolvimento comercial aliado ao crescente número de indústrias alocadas em seu território, como Engarrafamento Pitú, Sádia, Owens Illinois (fábrica de vidros) e outras, dão à Vitória características de uma cidade pólo.

Figura 01- Mapa atual da Vitória de Santo Antão



Fonte: FUNDAÇÃO DE INFORMAÇÕES PARA O DESENVOLVIMENTO DE PERNAMBUCO – FIDEPE. Vitória de Santo Antão. Recife, 1981, p. 14. (Monografias Municipais, 3)

Agregado a isso, está situada geograficamente na Zona da Mata pernambucana, e conforme o formato geométrico desse mapa elaborado pela FIDEPE, por delimitar-se ao Norte, com Glória do Goitá e Chã de Alegria; ao sul, com Escada; a nordeste, com São Lourenço da Mata; ao sudoeste, com Primavera; ao oeste, com Pombos; e ao Leste com Cabo de Santo Agostinho e Moreno, Vitória de Santo Antão se torna um atrativo, principalmente

<sup>59</sup> Disponível em: [www.avozdavitoria.com](http://www.avozdavitoria.com) Acesso em: 01/03/2014. Melhores momentos da inauguração do Vitória Park Shopping (Arquivo).

para os cidadãos desses municípios circunvizinhos, que para ela se deslocam em busca de trabalho e educação.

Prosseguindo na mesma direção, após passar o Viaduto do Cajá e o viaduto que abre caminho para o terminal rodoviário Professor José Aragão, verá ao lado direito, o Alto do Reservatório, onde está implantado um Centro Acadêmico da UFPE, e à esquerda, a Avenida Mariana Amália que corta a cidade de Norte a Sul.

É na Mariana Amália que a maioria dos munícipes vizinhos chegam toda manhã para adensar a população vitoriense, que já ultrapassa, segundo os dados do IBGE, a marca de 130.000 habitantes<sup>60</sup>. Essa artéria é parte principal do centro comercial, nela estão instaladas agências bancárias, correios, o prédio da Celpe, farmácias, armazéns de construção, e uma miríade de lojas de mobília, roupas e sapatos.

Nos horários de pico é entupida por automóveis que buscam seu destino,<sup>61</sup> pessoas se amontoam. Nas calçadas à espera dos ônibus que as levará para os bairros mais afastados: Redenção, Lídia Queiroz, Alto José Leal, Cajueiro, Bela Vista, a zona rural ou as urbes vizinhas representadas na carta cartográfica acima. Outros ficam sentados à espreita, nos bancos da estreita praça que a divide ao meio, para furtar àqueles que ao passar se descuidam pelo efeito da hipnose das vitrines das lojas.

Além do constante vai e vem nas calçadas- passarelas da Mariana, moças e rapazes de regresso, depois de mais um dia de estudos, se despedem compartilhando olhares, carícias e beijos, flertando, prometendo novos encontros, dando à avenida-cenário um ar jovial. Mas, com a chegada de um inverno rigoroso sua má infraestrutura à transforma num piscinão, a água que nela se acumula logo invade as lojas e escritórios, causando grandes prejuízos aos comerciantes e à população.

No topo dos prédios que a ladeiam é possível ver antenas. São elas que captam os sinais dos satélites e interligam os vitorienses ao mundo através da Internet. Com um simples “Enter” em frações de segundos, alguém em uma das LAN houses que funcionam no primeiro andar desses prédios, em celulares ou via WiFi, pode realizar transações econômicas ou entrar

---

<sup>60</sup> Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmum=261640&search=pernambucolitoria-de-santo-antao>. Acesso em 3/8/13.

<sup>61</sup>De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco, setor: 21-3 CIRETRAN Vitória de Santo Antão – CIR 12, atualmente a frota de veículos registrados no município é de 37.898, sendo que desse total apenas 25.000 estão em circulação. Cf.: [www.detran.pe.gov.br](http://www.detran.pe.gov.br).

em contato com parentes e amigos que estão do outro lado do continente em tempo real.<sup>62</sup> Ação que provoca o que o geógrafo Milton Santos chama de “convergência dos momentos”, um efeito que permite o conhecer do “acontecer do outro”, partindo de um só lugar à múltiplos lugares, ou de vários lugares a um só lugar, de forma instantânea.<sup>63</sup>

Caminhando no sentido Norte/Sul da avenida culminará no Rio Tapacurá. Um dos principais afluentes do Capibaribe, esse rio se tornou uma imensa fossa, depósito de material químico das indústrias e excrementos das casas ribeirinhas que ocupam suas margens e muitas vezes seu próprio leito. Hoje o Tapacurá é uma simples lembrança do passado, tempo em que suas límpidas águas abasteciam os sedentos, eram apreciadas para o banho e faziam girar a moenda dos engenhos. Entretanto, por vezes, no período chuvoso suas águas se engrossam e, talvez, como vingança pelos maus tratos arrasta pontes e destrói casas mostrando toda sua vitalidade.

Mas a “vida líquida” em uma “sociedade líquida moderna” que a todo objeto determina o uso ou desuso e está sempre em mudança, impõe à Mariana o dever de “modernizar-se”.<sup>64</sup> Os vitorenses desse novo milênio a entendem como acanhada, incompatível com os padrões modernos que a cidade tem incorporado como, por exemplo, o Vitória Park Shopping. Afinal de contas, viver uma vida moderna é estar inserido em um espaço “que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor”.<sup>65</sup>

Conforme a elite letrada atual, a abertura do shopping promove uma “nova perspectiva de mercado” para Vitória e região, e a Mariana Amália precisa de reformas para que o comércio local esteja à altura da modernização,<sup>66</sup> um desejo que parece evocar o passado, o qual no poema de Schneider “não é um morto total”. Assim mostraremos que até chegar a esta cidade descrita muitas Vitórias de Santo Antônio foram se superpondo.

## **1.2- O surgimento de uma geometria urbana entre matas, serras e rios**

Ao iniciar o processo de colonização no Brasil os portugueses implantaram no século XVI o sistema de capitanias e sesmarias para bem administrar e povoar a terra. Para fixar

---

<sup>62</sup> DIAS E FRARI, 2007, p.20.

<sup>63</sup> SANTOS, 2010. p.28.

<sup>64</sup> BAUMN, 2009, p.9-17.

<sup>65</sup> BERMAN, 2007, p.24.

<sup>66</sup> Voz da Vitória 17/11/2013. Disponível em: <http://www.avozdavitoria.com/noticias/vitoria-park-shopping-abre-uma-nova-perspectiva-de-mercado-para-a-mata-sul-de-pe/> Acesso em: 31/03/2014.

povoados foi necessário derrubar matas. Na Capitania de Pernambuco, entregue a Duarte Coelho, a Zona da Mata, atual, correspondia a uma região chamada de “Mata do Brasil”.

Além de extensa, existia nessa região vastas quantidades de pau-brasil que eram extraídas e enviadas para além mar. Nos clarões abertos pelo fogo e o machado em mata virgem fundavam-se povoados e igrejas.<sup>67</sup> Em relato ao rei de Portugal, o donatário denotou que os colonos ali estabelecidos tinham como atividades a plantação da cana-de-açúcar, algodão, mantimentos e engenhos de açúcar, os quais eram poderosos.<sup>68</sup>

Esse poder só foi possível devido ao solo fértil de barro, argila, húmus, massapé, e a água que foi “quase tudo”, sem ela não teria prosperado uma cultura “tão dependente dos rios”.<sup>69</sup> Mas, alocar-se no território não foi uma tarefa fácil. Por ser mata, era habitado por animais selvagens e índios, que atacavam os povoados e engenhos. Os ataques eram tão corriqueiros que o regimento dado ao governador geral, Tomé de Sousa, em 1548, exortava que ao construir engenhos o fizesse próximo das “vilas”, e com “torres ou casas fortes” para proteger os habitantes de possíveis ataques.<sup>70</sup>

Pereira da Costa, citando o holandês Verdonck, conta que na terceira década do século XVII já habitavam a “Mata do Brasil” cerca de 150 a 200 homens que obtiveram “sesmarias ou compraram terras”.<sup>71</sup> Nessas ergueram engenhos, fazendas e sítios, sobrevivendo do que cultivavam e criavam.<sup>72</sup> De praxe as sesmarias e as datas concedidas em Pernambuco seguiram as várzeas e as margens dos rios,<sup>73</sup> e que na área compreendida como “ribeiras do Tapacurá”, se fixou, vindo do Recife, o português Diogo de Braga.<sup>74</sup>

O Caboverdiano, natural da Ilha de Santo Antão, chegou neste cenário de matas, serras e rios, com sua família entre os anos de 1624 e 1626, construiu algumas casas e uma capela dedicada a Santo Antão, santo que protege o camponês das feras do campo. O pequeno povoado ficou conhecido como Cidade do Braga, nome proveniente de seu fundador, e foi erguido a nove léguas do litoral, na margem esquerda do Rio Tapacurá, o qual nasce no sopé

<sup>67</sup> FREYRE, 1961. p.54.

<sup>68</sup> PEREIRA DA COSTA, Vol. I (1493-1590), 1951. p.261, 278.

<sup>69</sup> FREYRE, op.cit., p. 8-9.

<sup>70</sup> PEREIRA DA COSTA, op. cit., vol. I. p. 254

<sup>71</sup> PEREIRA DA COSTA, vol. II. (1591- 1634), 1952. p. 398-399.

<sup>72</sup> FIDEPE, 1981. p. 21.

<sup>73</sup> FREYRE, op. cit., p. 24.

<sup>74</sup> ARAGÃO, vol. I. p.17.

das Serras das Russas, no planalto da Borborema, e é um dos principais afluentes do Capibaribe.<sup>75</sup>

Duas décadas depois a localidade tornou-se palco da insurreição pernambucana. A uma légua e meia – cerca de nove quilômetros – da capela erguida para Santo Antão, em um monte cercado por tabocas, e por isso, chamado Monte das Tabocas, os luso-brasileiros sob o comando do senhor de engenho, João Fernandes Vieira, no dia 3 de agosto de 1645, lutaram contra as tropas holandesas e venceram abrindo caminho para a libertação de Pernambuco.<sup>76</sup>

No final do mesmo século, a Cidade do Braga alcançou o posto de Freguesia de Santo Antão da Mata. A população cresceu e por volta de 1774 o número de moradores na freguesia chegou a 4.866 pessoas. Por estar posicionada na região central da capitania, entre o Recife e o sertão, tornou-se ponto comercial para tangerinos, boiadeiros e tropeiros que nos dias de feira vendiam o gado que abastecia Olinda e Recife, e compravam o “mel”, a “rapadura” e o “pano de algodão” feitos nos engenhos e “oficinas domesticas da região”. Fatores que provavelmente foram gerados pela penetração colonial, a qual provocou “efeitos na ocupação sócio-econômica do Vale do Tapacurá” e, conseqüentemente, na freguesia.<sup>77</sup>

Santo Antão da Mata adentrou o século XIX tendo como marco o registro da batalha no Monte das Tabocas,<sup>78</sup> a estimativa aponta que sua população na primeira década margeava os 13.699 indivíduos, com isso passou a ser Vila de Santo Antão em 28 de maio de 1812.<sup>79</sup> A edificação do primeiro prédio público na vila iniciou-se em 1829.

---

<sup>75</sup> MORAIS, et al, 2011. p.20-21.

<sup>76</sup> REVISTA DO IHGVSA, vol. I. 1954. p.75.

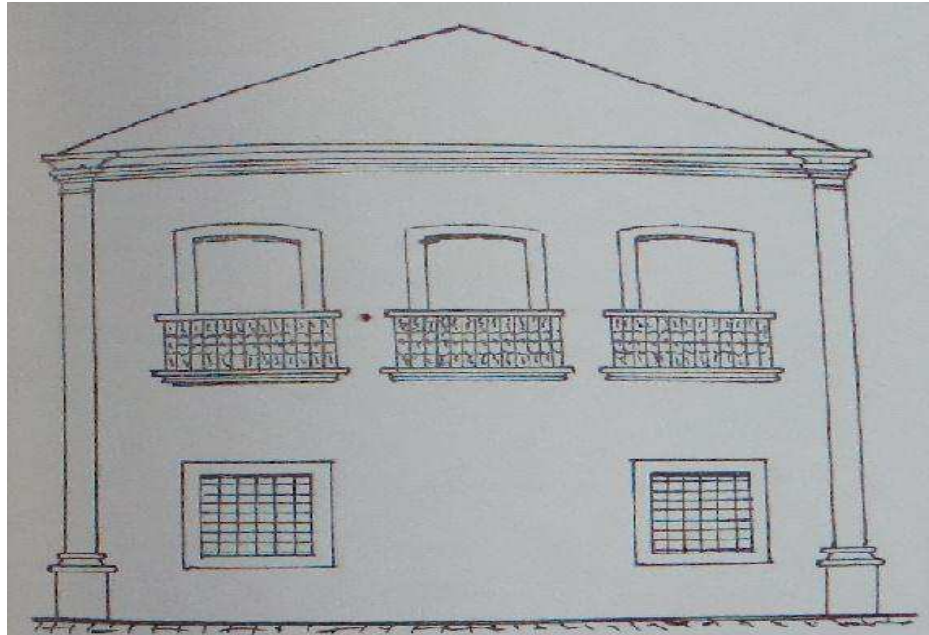
<sup>77</sup> FIDEPE, op. Cit., p.21, 23, 29.

<sup>78</sup> A Batalha do Monte das Tabocas foi parte do movimento para expulsar os holandeses, denominado de Insurreição Pernambucana.

<sup>79</sup> MELLO, 1852. p.266.

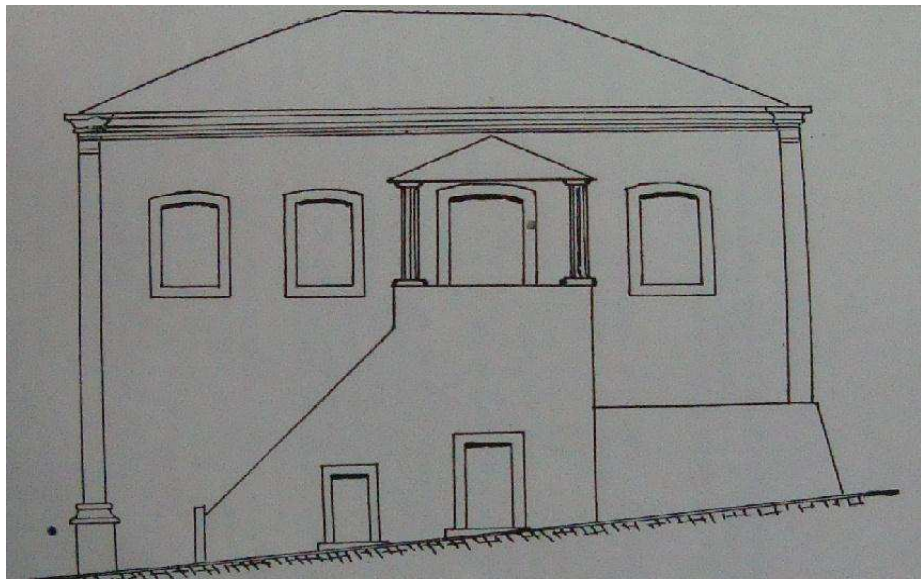


Figura 02 - Planta do Prédio da Cadeia Pública – 1ª Parte



Fonte: Livro de José Aragão: História da Vitória de Santo Antão, Vol. I, p.176.

Figura 03 - Planta do Prédio da Cadeia Pública – 2ª Parte



Fonte: Livro de José Aragão: História da Vitória de Santo Antão, Vol. I, p.176.

Representado nesta planta, era uma casa com dois pavimentos: um superior e um inferior que serviria como cadeia. Sua fachada principal (na imagem superior) ficava defronte para a Praça Duque de Caxias, no andar superior se realizava as audiências com o Juiz Municipal e o júri. O térreo funcionava como prisão, estando dividido em dois compartimentos, um para homens e outro para mulheres.<sup>80</sup>

Concluir a construção não foi tarefa fácil para os contemporâneos do período, tanto é que dez anos após os representantes políticos terem iniciada a obra, encontrava-se inacabada, segundo eles faltavam verbas para o término.<sup>81</sup> Vários problemas assolavam a vila entre eles, seus habitantes sofriam com a falta de água potável. O Rio Tapacurá, riachos, barreiros e açudes nos períodos de estiagem tinham o volume de água reduzido, em alguns trechos a água do Tapacurá ficava represada causando um cheiro fétido, em outros era contaminado pelos dejetos que escorriam dos quintais das casas. Fatores que contribuíam para que o impaludismo e a varíola aparecessem com frequência nos óbitos num tempo que os barbeiros incorporavam a sua arte à medicina.<sup>82</sup>

Quando chegava a noite pairava um clima de insegurança. Em 1839, por exemplo, não existia iluminação pública, o número de indivíduos residentes era 19.822, e só nas casas e templos brilhava a luz fraca do azeite em candeias de metal.<sup>83</sup> No dia 6 de maio de 1843, o presidente da Província, Francisco do Rêgo Barros (Barão da Boa Vista) aprovou a lei nº 113, elevando a Vila de Santo Antônio ao estatuto de Cidade da Vitória.<sup>84</sup>

---

<sup>80</sup> ARAGÃO, loc. cit. vol. I. p.176.

<sup>81</sup> Ibidem, 1977. p. 174

<sup>82</sup> Ibidem, 1977. p. 68.

<sup>83</sup> Ibidem, 1977. p. 172

<sup>84</sup> FIDEPE, op. Cit., p.24-25.

Figura 04 - Vista panorâmica da Cidade da Vitória na segunda década do século XIX



Fonte: Livro: História da Vitória de Santo Antão, de José Aragão.

Conforme a imagem apresentada, encontrada na página 213 do livro *História da Vitória* (Volume. I), colocada para ilustrar o panorama da urbe na segunda metade do século XIX, podemos observar parte do seu traçado geométrico no período oitocentista.

Produzida possivelmente do Alto do Reservatório entre os anos de 1863/1864, pelo suíço Luís Schlappriz, nela avistamos uma jovem elegante, de vestido e chapéu, uma vestimenta que a traduz por abastada, acompanhada por seus serviçais e alguns cães em um passeio, que pela posição de sua sombra aconteceu à tarde.

Nos fundos, do lado esquerdo, em um local elevado está a antiga Igreja Matriz que substituiu a capela, construída à margem esquerda do Rio Tapacurá por Diogo de Braga e seus familiares, a partir da qual o povoamento se disseminou na direção oeste.<sup>85</sup>

As verdes serras que contornavam o emaranhado de casas parecem se encontrar com o céu, que nas noites de primavera ficava estrelado, seduzindo com a palidez de sua lua, dando à Vitória certo encantamento.<sup>86</sup> A posição de urbe abastecedora proporcionou o desenvolvimento de seu perímetro urbano, mas o crescimento foi se constituindo de forma desordenada. Os habitantes em sua maioria, que conforme o Recenseamento Geral do Brasil,

<sup>85</sup> Aragão, V. III, p. 137.

<sup>86</sup> *Correio de Santo Antão*, 13/11/1873.

de 1872, chegava à 28.547, moravam em casas antigas construídas com tetos baixos, de portas e janelas, “estreitas” e “pequenas”, as quais delineavam ruas assimétricas, onde faltava água potável, totalmente fora dos padrões de salubridade, fazendo com que a cidade fosse conhecida na região como “insalubre”.<sup>87</sup>

Estar geograficamente bem localizada, possuir terras férteis que produziam bons mantimentos para serem vendidos no dia da feira, contar com mais de 70 engenhos de açúcar já em 1863,<sup>88</sup> não era suficiente para sanar os problemas. Apesar disso, como nos mostra as fontes eles persistiam, a “atmosfera nebulosa” produzida pelo “descuido dos antepassados” atrapalhava o “progresso”.<sup>89</sup>

### **1.3- O apito que rege e a ação da máquina que despresentifica**

Do prisma de um vitoriense ao descrever a Cidade da Vitória em 1873, as “idéias generosas” advindas da “oficina do progresso” podiam tirar a cidade da situação de marasmo que se encontrava, dando-lhe um ar de civilizada.<sup>90</sup> Na passagem para o século XX, as populações das grandes cidades viveram significativas transformações proporcionadas pelos avanços científicos – tecnológicos, alçadas principalmente, por este último no setor de transportes, saneamentos, comunicação, eletricidade e outros.<sup>91</sup>

A experiência com as inovações tecnológicas interferiram profundamente no cotidiano dos cidadãos. Possuir insumos modernos indicava estar concatenado ao “progresso”, palavra de ordem que se conceituou no final do século XVIII, momento que buscaram juntar várias “novas experiências” decorrentes dos três séculos anteriores, experiências que provocaram mudanças no cotidiano e que antes não existiam, significando que estavam indubitavelmente à frente de uns e/ou se igualavam a outros.<sup>92</sup>

Um exemplo disso, talvez insignificante para um indivíduo do século XXI que cresceu na era da super velocidade dos trens-bala e aviões supersônicos, é o trem de ferro inventado por Stephenson. O homem que durante séculos esteve dependente do ritmo das velas e dos

<sup>87</sup> *O Diário de Pernambuco*, 13/1/1886.

<sup>88</sup> *O Lidador*, 2/2/1924.

<sup>89</sup> *Idem*, *O Diário de Pernambuco*, 13/1/1886; *Correio de Santo Antônio*, 13/11/1873.

<sup>90</sup> *Idem*, *Correio de Santo Antônio*, 13/11/1873.

<sup>91</sup> SEVCENKO, 1988, p.514.

<sup>92</sup> KOSELLECH, 2011. p.317.

animais, sofreu considerável impacto no seu cotidiano a partir 1830, com a emblemática viagem em solo inglês de Liverpool à Manchester da primeira locomotiva a vapor.<sup>93</sup>

Cotejando a velocidade desenvolvida pela máquina com os meios de transportes anterior, ela confundiu e distorceu a “capacidade de percepção humana”. O romancista Victor Hugo em uma viagem relatou que as cidades, as torres das igrejas, ao lado da estrada de ferro, visualizadas da janela do trem, pareciam dançar loucamente, as flores se tornaram apenas traços vermelhos e brancos, e tudo rapidamente ia ficando afastado no “horizonte”.<sup>94</sup>

Nenhuma outra invenção do século XIX mexeu tanto com a imaginação humana quanto as ferrovias. Após ter provado na Inglaterra seu potencial, as ferrovias logo entraram para os planos da maioria dos países ocidentais, entendidas como o “próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia”.<sup>95</sup>

A idéia de progresso proporcionado pelas ferrovias impregnava absolutamente o imaginário da época. Envolvido pelo discurso ideológico de modernização no prelúdio do século XX, Machado de Assis, no conto *Evolução*, expõe na fala dos fictícios personagens Inácio e Benedito, quando comentavam sobre “o progresso que nos trazia as estradas de ferro” ao lembrar das dificuldades enfrentadas no tempo em que trilhavam os caminhos nas “costas dos burros”, que o Brasil era como uma criança na fase do engatinhar, que só andaria quando estivesse cortado por “muitas estradas de ferro”.<sup>96</sup>

Em uma de suas crônicas de 1893, Machado, que vivia antenado no processo de modernização do Rio de Janeiro, escreveu, referindo-se ao bonde, enquanto um signo moderno, para demonstrar suas “vantagens e facilidades”, que a moça morando fora da cidade ou afastado do centro, sempre que quisesse e a qualquer hora, podia ir a Rua do Ouvidor com a família e as amigas, porque tinha o “bonde à porta”.<sup>97</sup>

Era sobre essas vantagens, facilidades e progresso, que o engenheiro francês Louis Lieger Vauthier, dirigente do setor de obras públicas da província de Pernambuco no governo de Francisco Rêgo Barros (1837-44), discursava em 1846. Segundo ele se a província fosse cortada por caminhos de ferro, um percurso de 110 ou 120 léguas – cerca de 720 quilômetros – que levaria de 10 à 12 dias para ser percorrido, seria feito entre dez e doze horas. Sem

---

<sup>93</sup> ARANHA, 2008, p.111.

<sup>94</sup> SEVCENKO, op. cit., p.516.

<sup>95</sup> HOBBSAWM, 1978, p. 32.

<sup>96</sup> ASSIS, 1962. p.703-708.

<sup>97</sup> HÉLIO, 2008. p.79.

grande esforço com menos de uma hora se chegaria a Paudalho e Santo Antão, em uma hora e meia a Goiana, ou ir ao Brejo e Garanhuns e voltar no mesmo dia.<sup>98</sup>

Doze anos depois desse pronunciamento o sonho de Vauthier se concretizaria. Foi por meio da lei 641 de 26 de julho de 1852, a qual dava “isenções de impostos e garantias de juros sobre o capital investido”, que a companhia inglesa RSF construiu a ferrovia Recife – São Francisco.<sup>99</sup> No dia 8 de fevereiro Pernambuco entrava nos trilhos, o trecho de 31,5 quilômetros ligava o Recife à Vila do Cabo, segunda linha do país, isso porque em 1854 por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza (o Barrão de Mauá) o imperador tinha inaugurado a Estrada de Ferro Rio – Petrópolis, posteriormente conhecida como Mauá.<sup>100</sup>

A construção da Recife – São Francisco foi o pontapé inicial para a contratação de serviços com o objetivo de construir mais ferrovias em Pernambuco. No dia 20 de maio de 1866, o governo provincial autorizou através da Lei 649 a construção da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. O concessionário foi o Barão da Soledade que em 1872 se reuniu em Londres com o sr. James Ferguson e alguns capitalistas ingleses e fundaram a The Western of Company Limited, companhia responsável pela obra.<sup>101</sup>

Os trabalhos para construir a ferrovia iniciaram-se no ano de 1881 e em 1886 inaugurava-se a Estação Ferroviária da Cidade da Victoria. O trem inaugural, que chegou na aurora do dia 9 de janeiro de 1886, trouxe muitas expectativas e mudanças. Conforme o redator do jornal O Diário de Pernambuco, se esperava que daquele dia em diante os “representantes” do poder público voltasse seus olhos para a importante cidade.<sup>102</sup>

Normalmente no sábado, por ser o dia da feira, a movimentação de pessoas na cidade aumentava, atraídas pelos que vendiam os produtos que plantavam e os tropeiros que negociavam o gado no pátio, entretanto, neste dia, o número de transeuntes se intensificaria. A urbe amanheceu como uma “noiva” adornada a espera do noivo, suas ruas e até o cemitério, foram “capinadas”, “limpas” e “caídas”.

As ruas adjacentes ao espaço simbólico do encontro com o “noivo” desejado, a estação ferroviária, foram tomadas por uma miríade de indivíduos de idade, sexo e posições sociais

<sup>98</sup> VAUTHIER, *apud* MELO, 2007. p.135.

<sup>99</sup> Conforme Melo (2008, p.57) os concessionários da referida estrada de ferro foram os irmãos Alfred e Edward de Mornay, os quais venderam seus direitos para a companhia RSF em 1856.

<sup>100</sup> *Diário de Pernambuco*, 10/10/1995, p.3.

<sup>101</sup> FUNDARPE, 1984. p. 2-3.

<sup>102</sup> Narramos estas informações e as que seguem tomando por base O Diário de Pernambuco, 13/1/1886.

diferentes. O moderno prédio da Estação – construído com traços ecléticos, mas com predomínio do neoclássico –<sup>103</sup> estava enfeitado e extremamente lotado, ao ponto de dificultar a locomoção dos que lá estavam ocupando suas dependências e plataforma, as principais famílias da época.

Todos aguardavam ansiosamente o trem inaugural que partira do Recife às 9 horas da manhã, quando aproximadamente duas horas depois de sua partida adentrava a Cidade da Vitória, envolvida pelo som de seus apitos, foguetes, e os vivas aclamados pelos expectadores que esperavam a triunfante chegada da “Maria Fumaça”. As autoridades locais e provinciais se cumprimentaram e através do telégrafo imediatamente comunicaram ao Ministro da Agricultura o espetacular ato de civilização e progresso alcançado, comunicado que representou o fim da “presença física” para os vitorienses quebrando a barreira espaço-tempo.<sup>104</sup>

Se comunicar com alguém fora da cidade depois do telégrafo ficava muito mais fácil e rápido, um comunicado que antes demorava dias para chegar, com o serviço telegráfico levaria poucos minutos. A título de exemplo, a transmissão de uma mensagem da cidade de Santos, no sudeste do país, à Vitória, levava cerca de 18 minutos para chegar. Já enviada de Serrania, no interior da Paraíba, 34 minutos, e da mais longínqua região norte, por exemplo de Rio Branco no estado do Acre, que sem o telégrafo uma notícia poderia demorar meses para chegar, já que teria que depender de várias conexões por braços de rio e mar, a notícia transmitida chegava em aproximadamente 12 horas e 38 minutos conforme o telégrafo nacional em Pernambuco.<sup>105</sup>

Depois de conhecerem o edifício, seu andar superior e galpão, os visitantes foram se acomodar em uma casa preparada pelo sr. Dr. Goes Cavalcante, onde repousaram e retornaram para um luxuoso almoço. Por causa do número de convidados a mesa, com capacidade para cento e vinte lugares, que foi montada no galpão da estação, teve que ser refeita três vezes, o que nos dá a percepção da grandeza do acontecimento e sua recepção pela elite local e respectivos convidados. Essa parte elegante das festas de inauguração de estradas de ferro, almoços e jantares, eram apenas para convidados especiais e populares não tinham acesso.

---

<sup>103</sup> AGUIAR, 2010, p. 30.

<sup>104</sup> ARANHA, 2005, p.105.

<sup>105</sup> O Lidador, 28/3/1931.

Às 3 horas da tarde parte da comitiva retornou para a casa onde havia uma grande festa com “quadrilhas de contradança”, “polkas” e shows ao som da banda de “música da polícia” para passarem as horas. Registrando o relógio 5 horas foi servido um elegante jantar se encerrando com a volta dos visitantes que prestigiaram a cidade num dia de espetacular façanha.

Dia brilhante para os vitorienses. Doravante, viver numa cidade com considerado desenvolvimento agro-industrial promovido pelo crescente números de engenhos de açúcar e uma Estrada de Ferro que a concatenava à capital pernambucana por uma extensão 53 Km, era uma possibilidade que atraía muito. A população começou a aumentar e, em 1890, chegava a 32.422 habitantes,<sup>106</sup> e a procura de casas por aqueles que desejavam morar na progressista Cidade da Vitória se tornava “grande”.<sup>107</sup>

As casas baixas, estreitas e desalinhadas, anteriormente construídas estavam sendo substituídas por novas e amplas residências, geralmente em lugar de duas se construía apenas uma que comportasse os padrões de salubridade. Por conseguinte, reduzindo-se o número de prédios, faltavam habitações para as famílias que chegavam. Em menos de uma década a especulação imobiliária aumentou ao ponto que o valor do aluguel de imóveis “quase triplicou”.<sup>108</sup>

Toda a mobilidade social desencadeada pela máquina moderna fez com que os terrenos fossem valorizados devido à procura por um espaço de moradia. Assim, um proprietário que possuindo um terreno o dividisse em vários lotes e anunciasse a venda sem demora recebia inúmeros compradores, levando “vantagens” na hora da venda, o que não se dava apenas para o vendedor, mas também, para o novo proprietário que iria adquirir terreno e materiais para a construção a um preço inferior aos de outras cidades, sendo que em Vitória era mais barato.<sup>109</sup>

Construir para acomodar e “rivalizar” com as progressistas urbes do interior dos estados do Sul, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, cidades onde a atividade humana apresentava-se visivelmente desenvolvida, era o anseio dos vitorienses da época, conforme a fonte.<sup>110</sup>

---

<sup>106</sup> É necessário esclarecer que esse contingente correspondia ao número total de habitantes da Vitória do período, mas que no perímetro urbano a cidade possuía cerca de oito mil moradores.

<sup>107</sup> O LIDADOR, loc. cit., 17/8/1895.

<sup>108</sup> Idem

<sup>109</sup> Idem

<sup>110</sup> idem



Assim como o processo de modernização no Rio de Janeiro de Pereira Passos (1902-1906) no início do século XX, alicerçado em leis e decretos, impactou a vida cotidiana carioca, um processo doloroso para a maioria que sofreu com o “bota abaixo”, em contraposição as benesses para a burguesia urbana, em nome e em prol da qual erigiu-se uma cidade higiênica e em perfeita sintonia com uma nova estética e novo viver moderno,<sup>111</sup> o mesmo ocorreu, guardada as devidas peculiaridades e intensidades, na Vitória em transição para o século XX.

Segundo o novo Código de Posturas da cidade, que entrou em vigor em 28 de setembro de 1897, no governo do Tenente-Coronel Pedro Secundino Barbosa da Silva e o Sub-Prefeito Tenente-Coronel José Xavier Cavalcanti Wanderley, as novas habitações não poderiam ser erguidas de qualquer forma. Nenhum cidadão podia construir ou reformar sem que os procedimentos da obra estivessem em “conformidade” com as posturas e consentimento do Prefeito. Nas ruas principais todas as residências deveriam ser edificadas em “pedra e cal ou tijolo e cal”, suas frentes rebocadas, caiadas e numeradas.<sup>112</sup>

Os prédios novos teriam que ter no pavimento inferior no mínimo “22 palmos”, no segundo “21” e no terceiro “20”, as portas externas deviam medir seis palmos de largura e doze e “1/2 palmos” de altura. Os segundos e terceiros andares seriam dotados em suas fachadas de sacadas, e para edifícios construídos com mais um andar, nesses deveriam constar um parapeito, suas soleiras ter os mesmos níveis, ficando a dimensão interna dos cômodos a critério do proprietário.

No caso de casas térreas que os donos optassem por construir um muro, entre este e a rua constaria um passeio com cerca de oito a dez palmos de largura separando-os, ficando a altura do muro em torno de “dois metros e quatro centímetro”. Os portões, obrigatoriamente, deviam ser de ferro, possuindo dez palmos de largura, mesmo se o muro fosse de jardim. As novas ruas que fossem abertas teriam não menos que 50 a 60 palmos em sua largura e as transversais de 40 a 50 palmos, que não podiam ser interrompidas por tábuas, areias ou qualquer utensílio que atrapalhasse a passagem de pedestres, cavalos e carroças.

Essas mudanças não contemplavam só os sobrados, casas e ruas, mas também os comportamentos e hábitos dos cidadãos da época. Ao que indica o código era uma prática comum dos vitorienses deixarem animais como porcos, cabras e carneiros soltos pelas ruas da

---

<sup>111</sup> MENESES, 1999, p. 121-122.

<sup>112</sup> Estas informações e as que seguem encontram-se na. **Revista do IHGUSA**, volume 7, 1977. p. 102-126.

cidade ou criá-los nos fundos dos quintais. Curtumes e salgadeira eram instalados no âmago da cidade exalando um cheiro fétido, imundícies estavam sendo despejadas nas ruas e rios, o que ficava terminantemente proibido. Enfim, práticas pouco condizentes com a chamada vida civilizada.

Segundo a vontade das elites, expressa no código, ninguém doravante podia sair andando pelas ruas da cidade de “ceroulas” ou com a camisa fora das calças, nem fazendo barulho e proferindo palavras torpes. Nenhuma pessoa podia se banhar nas águas do Rio Tapacurá ou em outros rios e riachos nas proximidades do perímetro urbano sem roupas.

Nos dias comemorativos de entrudos era vetado o uso de água e pó colorido que fosse nocivo a saúde e danificasse as vestes do público. Para essas festividades deveriam os participantes utilizar apenas “flores ou pétalas”, já os papeis picados para serem atirados sobre as roupas das pessoas tinham que ser de cores bonitas, detalhes prezados para não ofender à moral. Nada do comportamento “rude”, “bárbaro”, de gente comum por ocasião do carnaval.

Aos almocreves era proibida a entrada e saída da área urbana montados em seus cavalos carregados, deveriam guiá-los pelo cabresto e as pessoas que utilizasse animais para transportar suas compras só os deixariam em frente ao estabelecimento no momento de carregá-los. No centro comercial não podiam ser montado tabuleiros em frente das lojas. Medidas adotadas com intuito de melhorar o “trânsito público”. O descumprimento dessas normas rendia ao infrator multas e em alguns casos prisões.

Muitas dessas mudanças não eram implementadas efetivamente,<sup>113</sup> mas tais preceitos em prol de certa cidade do desejo de sua elite, parecem indicar que estava em curso toda uma noção de vida urbana de feição modernizante.

---

<sup>113</sup> No capítulo III mostraremos que muitas dessas normas eram cotidianamente quebradas.

Figura 05 - Imagem do trem de ferro na Estação Ferroviária



Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão.

O impacto provocado pelo trem de ferro foi além da primeira visão aclamada por vivas e foguetes. Nesta fotografia tirada provavelmente nas primeiras décadas do século XX, se retrata que a chegada da máquina na estação mexia com o imaginário social. Não podemos saber o que esses homens, mulheres e crianças nela representada pensavam, mas entendemos quanta admiração aquela maquinaria moderna despertava, pouco importando o cenário em seu entorno. Estando de pé, sentado, se deslocando para se aproximar mais, com olhares fixos, fosse da Praça Leão Coroado (no lado esquerdo da foto) ou à margem dos trilhos, o objeto dessa admiração era o trem.

Com o sibilar de seus apitos ao passar entre os canaviais, anunciava ao homem do campo o início da lida.<sup>114</sup> Já para o cidadão, o apito do trem anunciava, dentre outras coisas, o final das reuniões que aconteciam semanalmente em frente ao Hotel Fortunato, o segundo prédio que aparece na margem superior de frente para a praça e a estação. O momento era de espera e ansiedade, tanto para os que estavam reunidos quanto para os que estavam hospedados no hotel. É que eles aguardavam Eufrazio, o “gazeteiro”, que trazia às costas um fardo de jornais para anunciar pelas ruas da Vitória, logo o ambiente era tomado por uma

<sup>114</sup> MELO, 1991, Vol. XI, p.9.

vozeria decorrente das leituras e comentários sobre os temas mais relevantes e, como de praxe, na semana seguinte a amigável reunião se refazia.<sup>115</sup>

Junto aos trilhos se formava uma feira composta de tabuleiros com bolo, tapioca e cuscuz; uns vendendo milho, amendoim e frutas; outros gritando castanha assada, roletes de cana, laranjas doce; e enquanto os trens eram manobrados muitos aproveitavam para tomar um café ou observar as jovens que apareciam para colocar uma carta no correio do trem, flertar ou esperar alguém.<sup>116</sup>

Segundo a memorialista Zilda Crisóstomo, os momentos mais apreciados eram as tardes de domingos quando o trem que vinha do Sertão parava na estação, a “bela praça ajardinada” ficava repleta de pessoas, que envolvidas pelos sons das marchas, tangos e dobrados, assistiam as retretas da Banda de Música Euterpe Victoriense.<sup>117</sup> Este espaço, a praça circundada pelo moderno prédio da estação e por hotéis, se tornou o “endereço certo” para onde convergiam todos os movimentos sociais, um espaço de inúmeras sociabilidades por excelência.

Quando um visitante ilustre estava para chegar à cidade, o pátio da estação ficava totalmente ornamentado. O hebdomadário *O Lidador*, em 13 de janeiro de 1923, noticiava que a recepção no local feita por amigos e autoridades ao renomado médico com experiência na França, Dr. Oscar de Britto, diretor de higiene e inspetor escolar, e sua esposa vindos do Rio de Janeiro, fora abrilhantada por muitas retretas e “girândolas”.

---

<sup>115</sup> SOTERO, 1986. p. 39-41.

<sup>116</sup> CRISÓSTOMO, 1986. p. 67-70.

<sup>117</sup> *O Lidador*, 6/10/1923.

Figura 06 - Comemoração no Pátio da Estação



Fonte: Acervo do Centro de Cultura e Biblioteca Escritor Osman Lins (n.17).

De acordo com esta fotografia que mostra representações de uma comemoração festiva no Pátio da Estação, na década de 20, podemos compreender como os cidadãos vitorienses se aprontavam para essas ocasiões.<sup>118</sup>

Eram momentos de galhardia onde a sociedade desejosa queria se mostrar em sintonia com os ditos modos civilizados. Os homens e meninos de terno e chapéus, as mulheres e meninas de vestidos rendados e lindos penteados, trajes bem característico desse tempo, encontrados na loja de J. A. de Louvor Soares, a Flor de Paris, localizada no centro comercial, na Rua Alexandre Luna nº 17.<sup>119</sup>

O lugar e o momento eram também de encontros e olhadelas para os que se enamoravam e apresentar-se bem alinhados dizia muito. Para tal, as Pílulas Foster eram propagandeadas como provedoras de uma aparência jovial<sup>120</sup> e os penteados na discreta comunicação. Estando a jovem com “muitas tranças”, o pretendente não devia se aproximar, pois haveria impasses com a família; duas tranças significavam uma escolha, na base do ou eu ou ela; parte do cabelo estando solta e outra parte presa no alto da cabeça por uma fita verde

<sup>118</sup> É provável que a comemoração tenha acontecido pelo motivo de algum time de futebol ter vencido uma competição, já que quando utilizamos o recurso eletrônico do Windows para aumentar e aproximar a imagem visualizamos na margem direita alguns homens carregando um troféu e na documentação hemerográfica pesquisada, encontramos registros sobre vários jogos ocorridos no período.

<sup>119</sup> *O Lidador* 24/09/1921. p. 4.

<sup>120</sup> Não envelheça tão cedo. In *O Lidador*, 23/01/1926. p. 6.

significava que havia “esperança”; um penteado repartindo o cabelo do mesmo lado continha a mensagem: “adeus! Já não te amo”. Porém, conforme a imagem, parece que o modelo mais usado, o que repartia o alto da cabeça para ambos os lados, significava que seu coração não estava dividido e era todo dele.<sup>121</sup>

Nas imediações da estação, como já dito acima, encontravam-se bons hotéis, como o Fortunato, de José Joaquim da Silva, capturado nesta imagem que possivelmente o retrata na década de 20.

Figura 07 - Imagem do Hotel Fortunato e adjacência



Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão.

Conforme os anúncios na imprensa, em suas dependências, além se de hospedarem passageiros, automóveis eram vendidos e médicos atendiam seus pacientes.<sup>122</sup> Outro era o Hotel Tedula, que pertencia a José Vicente Rodrigues e o Hotel Pateo dos Curraes, de Angela Maria de França, todos bem planejados, onde se achava boa comida e bebidas nacionais ou estrangeiras para todos os gostos, tudo para dar conforto àqueles que visitassem a Cidade da Vitória.<sup>123</sup>

A conclusão parece óbvia: sendo as estações de trem, em cada localidade, verdadeiros passeios públicos e/ou espaços marcados por toda uma sociabilidade, parece natural que

<sup>121</sup> Linguagem dos cabellos. In *O Lidador*, 24/5/1906.

<sup>122</sup> *O Lidador*, 4/2/1928.

<sup>123</sup> *O Lidador*, 12/12/1914; 12/5/1923; 4/2/1928; 17/8/1895.

tenham se transformado em espécies de “portas abertas para o mundo”,<sup>124</sup> razão pela qual atraía para sua proximidade uma rede significativa de serviços, hotéis, cafés, restaurantes, entre outros, como parece não restar dúvida em se tratando de Vitória, com os inúmeros hotéis edificadas nas adjacências de sua estação de trem.

Nesse ponto de confluência heterogênea, o viajante à direita da fotografia, que saía do Fortunato carregando sua maleta em direção à estação, também podia contar com o auxílio dos carregadores de bagagens, o jovem à esquerda. Ademais, conforme aparece claramente na imagem, um ônibus servia aos passageiros da estação de trem em Vitória. Enfim, um serviço que, de acordo com registro no jornal *O Lídador* em 31/01/1925, contava com ônibus implantado por Antônio Sotero de Farias, que transportava passageiros de Vitória à Recife e São João dos Pombos, serviço ampliado a partir de 5 de março do mesmo ano com o novo empreendimento de José Joaquim da Silva, com quatro veículos que partiam da Praça Leão Coroado, circulando e transportando pessoas para Maués, Cajá, Jenipapo, Campo Santo e São João dos Pombos, a um custo de 100 e 200 réis.<sup>125</sup> Esses ônibus eram conhecidos como “Gigolô”<sup>126</sup> e para os cidadãos significava agilidade e rapidez.

Com todas essas representações, parece que as expectativas narradas pelo redator de *O Diário de Pernambuco* no dia da inauguração da estação ferroviária deixam de figurar como mero sonho gravado no inconsciente coletivo para se tornar ali uma realidade.

#### **1.4- Visões de mundo no novo século por meio do cinematógrafo**

Diante das mudanças, no prelúdio do século XX, numa sociedade que ansiava o progresso, numa cidade que se modernizava e tinha como uma de suas facetas a religiosidade, os vitorienses decidiram construir um monumento dedicado a Jesus Cristo, em agradecimento pelos atos realizados, para lembrar aos jovens do futuro que Vitória era uma terra abençoada. Mediante a convocação do Dr. Primitivo de Miranda Souza Gomes, Juiz de Direito do município, que fora nomeado presidente da comissão organizadora das “Homenagens a Jesus

---

<sup>124</sup> ARANHA, 2003, p. 88.

<sup>125</sup> ARAGÃO, 1983, V.II, p. 119.

<sup>126</sup> Nas décadas seguintes esses ônibus também eram chamados de *sopa*.

Cristo”, alguns dos cidadãos se reuniam na sacristia da Igreja Matriz para planejarem os preparativos, doações e romarias.<sup>127</sup>

O monumento com formato de pirâmide erguido em frente à Igreja Matriz foi inaugurado em 28 de julho de 1901. Era chegada o crepúsculo, conforme a fonte de época, os relógios marcavam cinco horas, quando a pedra provisória era removida por outra em mármore na qual continha algumas inscrições. Essa serviria para fechar a abertura frontal que existia na pirâmide, a qual antes de ser lacrada recebeu um cofre de vidro contendo nomes e fotografias de autoridades, políticos, militares, clérigos e civis importantes da sociedade vitoriense. Além disso, moedas do período republicano, e os jornais O Lidador em que estavam os convites para tratar sobre a comemoração e a lista dos doadores da obra.

Muitas pessoas assistiam à cerimônia inaugural. E, enquanto a pedra de mármore era fixada, o Reverendo Cônego Bernado proferiu um eloqüente discurso que em seguida foi concluído pelo Dr. Primitivo de Miranda, que entusiasmado falava da obra como a representação da “melhor página da história religiosa e civil do povo vitoriense”. A oratória comemorativa que terminou envolvida por diversos vivas, pelas músicas do repertório da Banda Musical da Sociedade – Grêmio Musical e os sons das girândolas que explodiam no ar.<sup>128</sup>

Nas noites de luar do último quartel do século XIX ao final da primeira década do XX, o entretenimento dos vitorienses não passava de conversas nas calçadas, enquanto a criançada brincava de roda entoando cantigas populares, das corridas no carrossel do Lira que era armado no pátio da estação a partir de 1907, ou ainda de irregulares peças teatrais.<sup>129</sup>

Os cidadãos da vitória desse período não conheciam os efeitos cinematográficos que deixaram encantados os europeus que visualizaram a película “A chegada do trem na estação”, de Louis Lumière, exibida em 1895. A tela do cinema com apresentações de imagens iluminadas se movimentando em tamanho natural que afetou a “visão e a imaginação” do homem, um ano depois de sua apresentação ao público francês foi recepcionada pelos brasileiros no Rio de Janeiro como sendo um objeto “mágico”.<sup>130</sup>

Os aparelhos cinematógrafos se disseminaram de tal forma, que na década de 1920, no Nordeste, por exemplo, o Recife possuía mais de 20 casas para exibição.<sup>131</sup> A primeira foi

---

<sup>127</sup> O Lidador, 27/10/1900; 9/2/1901.

<sup>128</sup> O Lidador, 3/8/1901.

<sup>129</sup> ARAGÃO, 1983, V. III, p.315,317-318.

<sup>130</sup> SEVCENKO, 1988, p.517-521.

<sup>131</sup> ARANHA, 2008, p.110.



inaugurada em 1909 com o nome cinema Pathé, desse momento em diante aconteceriam mudanças sensíveis na vida noturna recifense, os horários foram alongados, existindo mais assuntos para se conversar e ídolos para imitar e admirar.<sup>132</sup>

Seduzindo o público, as exibições cinematográficas americanas se transformaram em grandes espetáculos, contribuindo para a produção de filmes locais que repercutiam na imprensa “especializada” no Rio de Janeiro. A “febre” de filmes, como definiu um cronista carioca, Olavo Bilac, não ficou restrita ao rio, pois se espalhou Brasil afora. O Recife, por exemplo, passa a ser conhecido nos anos vinte como a capital do cinema brasileiro, ou seja, a “Hollywood do Brasil”.<sup>133</sup> Assim como os palcos dos teatros no Recife, na Paraíba e Alagoas foram utilizados para apresentar imagens de figuras por meio de equipamentos que precederam o cinematógrafo e algumas casas promoverem temporadas das duas atividades, sendo chamados de cine-teatros.<sup>134</sup> O mesmo ocorreu em Vitória.

Conforme a imprensa local, desde 1888 os vitorienses mantinham contatos visuais com a Europa através de Cosmorama ou Stereoscópio. Todos os sábados e domingos, ao custo de 200 réis, o público podia ver por meio das lentes desses aparelhos que ampliavam imagens, quadros, figuras e cenas, as grandes cidades européias e seus edifícios. Em 1906 a cidade recebia o Bioscópio, que passou a funcionar no “Teatro”, atraindo muitas famílias. Tratava-se de um Cosmorama aperfeiçoado,<sup>135</sup> distinto do cinematógrafo.<sup>136</sup>

Foi só em 7 de novembro de 1909, no mesmo “teatro”, o Recreio Dramático Familiar, localizado na Rua Barão da Escada nº17, fundado no ano de 1889, que a população vitorienne assistiu pela primeira vez a uma apresentação cinematográfica, cuja máquina projetora pertencia a Joaquim Neves e o preço da entrada de 500 réis, segundo o jornalista, era tão barato que todos deveriam “comparecer”.<sup>137</sup>

Em janeiro de 1910 no teatro mencionado estreava por uma temporada, o Cinema Estereopticon e em 22 de setembro inaugurava-se o primeiro cinema da cidade que não era itinerante, o Cinema Vitória, com capacidade para 400 pessoas. Na abertura apresentou-se uma harmoniosa orquestra de piano e bandolins, os ingressos foram vendidos ao preço de 500 réis para os adultos e 300 para as crianças, mas poucas pessoas compareceram para assistir a

---

<sup>132</sup> REZENDE, 1997, p.77-78.

<sup>133</sup> Ibidem, p.81.

<sup>134</sup> ARANHA, op. cit., p.100,

<sup>135</sup> Cosmorama era um aparelho com lentes através do qual se visualizava cenas, gravuras e outras imagens.

<sup>136</sup> ARAGÃO, 1983, v.III, p.316-317.

<sup>137</sup> Ibidem, p.319.

exibição dos filmes: Sport nos Vosges, Moscar contra Picomas, a comédia, Água encanada para todos os andares, com o ator Max Linder e o drama, Biograph, apresentado em três partes.<sup>138</sup>

No ano de 1913 Vitória ganhava um novo cinema, o Cinema Moderno, de propriedade de Oscar Beltão, senhor do engenho Galiléia, fundado no prédio do antigo teatro o Recreio Dramático Familiar (“Teatro” ou “Teatrinho”). Na inauguração que ocorreu no dia 14 de dezembro, foram apresentados os filmes, O novelo negro, a comédia, Precisando de uma vovó, e o drama, O berço vazio. Posteriormente, o Moderno passou a pertencer ao abastado capitalista Ignácio de Britto<sup>139</sup>.

Ir ao cinema tornou-se o laser noturno da sociedade vitoriense, era lá, que as famílias, os jovens casais de namorados e ainda aqueles que se paqueravam se encontravam. Atraídos pelas propagandas que eram estampadas nas páginas dos periódicos ou em postes nas ruas, que convidavam a população para se deleitar assistindo a diversos filmes. Frequentemente recheadas, de suspenses, ação, mistérios, romances para os mais apaixonados, e para demais gostos, era exibida as pornochanchadas tipo: Vicio e Beleza, com lembrete “só para homens” a partir das dez horas da noite.<sup>140</sup>

Segundo registrou O Lidador em 26/ 11/ 1921, seria exibido no Cinema Moderno, o extraordinário filme: *Missão de vingança*, “a história cruel daquelle que, para castigar o assassino do irmão querido, torna-se heroe de aventuras ultra-emocionantes.” Outros filmes foram apresentados para o público, entre os quais estavam: O Duelo Misterioso, Aventuras de Tarzan (O homem macaco), Na Pista do Terror, Sangue de Fidalgo, O Disco de Fogo, Os Quatro Agentes Secretos, O Punhal Misterioso, “drama policial de maior sucesso nesta cidade”<sup>141</sup>; A Mulher e o Mundo, A Mina do Mendigo, “um importante drama de aventura da acreditada fabrica americana Universal interpretado pelo Rei dos “Cow-boys” americanos Harry Carrey;<sup>142</sup> e O Despertar do Leão, “emocionante drama de amor, interpretado pelo astro da primeira grandeza da cinematographia americana, Monroe Salisbury” .<sup>143</sup>

---

<sup>138</sup> ARAGÃO, loc. cit.

<sup>139</sup> MIRANDA, 1986. p. 29.

<sup>140</sup> O Lidador, 21/01/1928.

<sup>141</sup> O Lidador, 3/ 12/ 1921; 10/ 6/ 1922.

<sup>142</sup> Idem , O Lidador, 3/ 12/ 1921.

<sup>143</sup> O Lidador, 24/ 9/ 1921.

Em outubro de 1923, o Cinema Moderno passou por uma reforma, o qual ganhou uma nova pintura e adquiriu luxuosa mobília, ficando mais amplo, confortável e moderno.<sup>144</sup> Nem mesmo com chegada da estação do sol, onde o calor atmosférico era intenso, e a cidade da Vitória ficava com suas noites mais quentes, devido sua baixa altitude, deixava de ser as seções do Cinema Moderno, apreciadas. A movimentação em seus salões em busca de diversão era tanta, que “ai” de quem impedisse a visão dos mais desejosos, pois nas próximas edições do O Lidador recebiam as devidas reclamações.<sup>145</sup> E não parava por aí, conforme um dos nossos entrevistados quando iniciavam-se as projeções e o projetor dava problemas, o filme parava ou pulava-se as cenas, os espectadores gritavam: “tá roubando, tá roubando!”<sup>146</sup>

Se no final do século XIX as imagens da Europa influenciaram a vida dos vitorenses, agora, na década de 1920 era a vez das americanas. A influência do cinema norte-americano, possibilitada pela penetração de seus produtos cinematográficos em nosso país,<sup>147</sup> leva-os a copiar os americanos. Indubitavelmente, era lá, nos salões do Cinema Moderno, que os cidadãos entravam em contato com as imagens do mundo moderno, de homens e mulheres famosos da época, como o artista Thomaz Meighan, Eilleen Sedgwich, que figuravam nos cenários hollywoodianos, e chegavam à Vitória em filmes produzidos pela Universal e Fox-Film,<sup>148</sup> os quais eram apresentados na capital, e igualmente expostos ao público vitorense.<sup>149</sup>

O fato é que com o cinematógrafo e o baixo preço das apresentações ocorreu o esfriamento da “vida teatral” mundo afora, quer na Europa quer nas cidades do Norte brasileiro.<sup>150</sup> Houve uma mudança de apoio, as apresentações teatrais que no século anterior abriram espaço em seus palcos para a exibição de imagens no momento pediam auxílio.

Adeptos da arte teatral reconheciam, na passagem para o século XX, que no Brasil ela andava esquecida, por causa da influência do cinema. Em Vitória, nas primeiras décadas do século XX, as apresentações geralmente aconteciam no Grêmio Paroquial, no Moderno ou em palcos particulares, mas a presença das famílias era pequena. Essa falta de hábito de ir ao teatro provocava, conforme representações de época, uma carência na educação do público, as

---

<sup>144</sup> O Lidador, 20/10/ 1923.

<sup>145</sup> O Lidador de 3/ 12/ 1921 e 31/ 12/ 1921

<sup>146</sup> O entrevistado é Pedro Ferrer (entrevista em 13/11/2014).

<sup>147</sup> Cf. Rezende, 1997, p.81.

<sup>148</sup> O Lidador, 5/ 5/ 1923; 26/ 11/ 1921.

<sup>149</sup> O Lidador, 24/ 3/ 1923; 31/ 3/ 1923.

<sup>150</sup> ARANHA, 2008, p.110.

pessoas estavam tão desacostumadas a assistir as representações teatrais que se tornaram mal educadas, ignorantes e insensíveis.<sup>151</sup>

Nos termos da crônica de época, as ações da platéia atrapalhava os atores. Não sabendo como se portar diante das representações, choravam nos momentos que deveriam expressar prazer, sorriam quando era pra chorar, e “confundiam a gravidade do drama” com a jocosidade da comédia. De acordo com a redação do jornal O Lidador, considerando a surpreendente atração que o público vitoriense manifestava pelo cinema, a chance de reverter o precário quadro intelectual da cidade estava na junção cinema-teatro.<sup>152</sup>

Ao mesmo tempo que a “tela” era considerada algo que muito instruíra e deleitava a visão, também era tomada como algo que sozinha não promovia mudança nos hábitos. É que, para se alcançar a civilização era preciso, além da visão, “cultivar os sentimentos e o coração”, ouvindo as “palavras nas cenas animadas” de teatro que se apresentavam. Com esse intuito, festivais dramáticos e artísticos foram realizados no palco do Moderno sob a direção do Núcleo Olavo Bilac, com apresentação de dramas “belíssimos” como O Verdadeiro Amor e a divertida comédia, Paris na Roça, seguindo nos intervalos com banda de música deixando animados os espectadores.<sup>153</sup>

Nesses festivais se destacavam artistas da própria terra, amadores que se dedicavam para identificar-se com os personagens que representavam. O conjunto variava entre homens e mulheres: Pedro Ramalho, Lelia Alvares, José Paiva, Octacillio Montenegro, Alberto Azoubel, Carminha Pessoa, João de Barros, José Bonifacio, Antonio Pimentel, Jorge Campello e Ricardinha Tavares, todos do grupo Olavo Bilac.

Azoubel & Filho, no dia 25 de dezembro de 1927 inaugurou, na Rua Rui Barbosa (antes Rua da Paz ou Alegria), o primeiro cine-teatro da Vitória, o Cine-Teatro Diogo Braga. O dirigente seria um dos membros do corpo de artistas amadores, já citados, que atuava no palco do Moderno, Alberto Azoubel.<sup>154</sup> Em seu comando outros festivais foram organizados com a presença da Tuna Portuguesa, um conjunto de artistas do Recife de grande expressão no momento, fazendo os cidadãos viverem dias de “alegria e glória”.<sup>155</sup>

---

<sup>151</sup> O Lidador, 20/ 10/ 1923.

<sup>152</sup> O LIDADOR, loc. cit.

<sup>153</sup> O Lidador, 17/3/1923.

<sup>154</sup> ARAGÃO, 1983, v.III, p.320.

<sup>155</sup> O Lidador, 7/1/1928.

Acontece que a inclinação afetiva do público era mesmo pela tela, principalmente quando o Cine Diogo Braga passou a quebrar a monotonia naquela cidade interiorana exibindo filmes sonoros. Henrique de Hollanda relatava que com os melhores aparelhos já inaugurados na capital os proprietários sabiam capturar a preferência do povo, as programações eram montadas com filmes que haviam “empolgado as melhores platéias do mundo”, e lembrava: O cantar do meu coração, A última canção (filme que estreou na inauguração), Rei Vagabundo e Loucuras de um beijo.<sup>156</sup> Esse último, talvez, explique a empolgação no consciente de certo cronista da época ao escrever a crônica Beijos. Nela, José Miranda declara que o amor, comparando-o ao sol (“astro rei”) que aquece quem dele se aproxima, é um sentimento que se concretiza nos lábios pela “volúpia dos beijos”, beijos que eternizam “os desejos”.<sup>157</sup>

Nas palavras de um contemporâneo da década de 30, esta seria a “idade de ouro da cinematografia na Vitória”,<sup>158</sup> isso, porque em 27 de fevereiro de 1931, uma sexta-feira, os proprietários do Cine-teatro Diogo Braga inauguravam o “cinema sonoro”, com a película de maior “sucesso” A última canção. Se antes o problema estava na falta das palavras para “cultivar os sentimentos”, meses depois, tudo estava resolvido pela produção da Fox Movietone, a exemplo do “maravilhoso” filme Alvorada do amor, completamente “falado, cantado, musicado e bailado”, interpretado pelos “astros” Maurice Chevalier e Jeannele McDonald. De fato, esclarece um periódico, o melhoramento colocava Vitória como pioneira entre “todas as cidades do interior”.<sup>159</sup>

Parece que, quem não estava satisfeito mesmo, com o melhoramento era Ignácio de Britto, o dono dos Cinemas Vitória e Moderno, conforme as memórias do engenheiro Edson da Costa Lins, pois quando “Seu Brito” passava na Rua da Paz, local onde o Patriarca David Azoubel comprou duas casas demoliu-as e estava construindo o Cine-Diogo Braga, “ficava aborrecido”, mas não adiantava.<sup>160</sup> Quem sabe até se perguntasse compenetrado em seus pensamentos, “por que vendi o pardieiro a este Azoubel?”<sup>161</sup>

Para complicar ainda mais, David Azoubel conseguiu convencer a pianista Maria das Dores Álvares dos Prazeres, popularmente conhecida como Dôrinha, a firmar contrato para

---

<sup>156</sup> O Lidador, 7/3/1931, p.4; 28/2/1931.

<sup>157</sup> O Lidador, 20/12/1930.

<sup>158</sup> ARAGÃO, 1983, v.III, p.320.

<sup>159</sup> O Lidador, 2/5/1931, p.4.

<sup>160</sup> Estas informações e as que aparecerão em seguida estão em LINS, 1991, p.16-18.

<sup>161</sup> O Progresso, 12/1/1946. p.2. Esta fonte aponta que Azoubel comprou os prédios de Britto.

tocar no Cine-Teatro Diogo Braga, deixando “Seu Brito” totalmente decepcionado, já que o Vitória era um cinema mudo e precisava do som de um piano no decorrer das cenas.

Tentando evitar problemas, os ingressos da inauguração foram vendidos antecipadamente, o chão estava todo coberto com folhas de canela para perfumar o ambiente e mesmo o palco não estando pronto para apresentações, o que só ocorreu em 8 de janeiro de 1928 com a Tuna Portuguesa, o evento foi elogiado por causa das dependências do novo cinema e da película “Águia do mar”. De resto, o público compareceu de modo que, no final em uma reunião em frente ao cinema, o espectador Ambrósio Santiago comentou: “ – o dinheiro que “Seu Brito” apurou hoje no seu cinema, eu tomo “todinho” de estricnina!”.

A disputa acirrada entre David Azoubel e Ignácio de Britto tornou-se numa quebra de braço. Azoubel fixou a entrada no Diogo Braga em mil e cem réis, o mesmo valor do cinema de “Seu Brito”. No outro dia “Seu Britto” baixou para setecentos réis, não ficando atrás Azoubel reajustou para o mesmo preço. Outra vez “Seu Brito” baixou, e dessa vez para quinhentos réis e Devid acompanhou. No dia seguinte “Seu Brito” anunciou: “o cinema é de graça”, não deu outra, um “negócio sem lucro”, bateu as portas.

Uma matéria em O Progresso registrou, que anos depois o Diogo Braga passaria a pertencer à empresa Pirapama, foi gerenciado por muitos e terminou sendo adquirido por Clovis Corrêa Cesar que fez uma serie de melhoramentos, manteve os moveis do salão de projeção bem conservados, reformou a sala de espera com cadeiras modernas e instalou mais iluminação, abriu uma porta principal com “serviço de luz”, reorganizou a bilheteria, reformou o palco para melhor “atender as companhias teatrais”, aumentou o número de máquinas projetoras, ampliou o sistema de som com novos alto-falantes e substituiu as antigas cadeiras por novas poltronas compradas em São Paulo para dar conforto aos frequentadores.<sup>162</sup>

Outros cinemas surgiram nesse período, outubro de 1930, a exemplo do cine Rio Branco, de propriedade de Sebastião Alves dos Santos e José Campos, localizado na Rua Barão do Rio Branco.<sup>163</sup> No dia 18 de dezembro do mesmo ano, Azoubel & Filho também inauguraram mais um cinema, o D. Luiz, edificado na Praça D. Luiz de Britto. A casa de diversões havia sido bem planejada, tinha boa iluminação e ventilação, um amplo salão com

---

<sup>162</sup> O Progresso, 12/1/1946.

<sup>163</sup> ARAGÃO, 1983, p.320.

capacidade para 700 pessoas, cinco camarotes, serviço de buffet e o filme da estréia conforme a fonte foi Procellas do coração.<sup>164</sup>

Durante anos o Diogo Braga e o Rio Branco divertiram a sociedade vitoriense, quase não havia ninguém que quisesse ficar de fora de seus espetáculos ou sessões, mas só o Braga conseguiu chegar ao fim da década de 40 quarenta. De acordo com a redação do O Progresso em 5/4/1947 os vitorienses voltavam a ter duas casas de diversão de mesmo gênero, como antes, quando era aberto ao público o Cine-Teatro Iracema.<sup>165</sup>

João Sabino de Andrade, o proprietário, era um entusiasta da mecânica e elétrica, sendo assim dotou o novo cine-teatro de conforto e moderna aparelhagem de cabine a tela, compatível com os melhores cinemas do Recife. Localizado na Praça João Pessoa, o Iracema, com capacidade para aproximadamente 1.000 espectadores, estava, conforme a fonte, a altura do “gosto” dos vitorienses, uma casa de diversão em sintonia com o que havia de “moderno na arte da tela”.<sup>166</sup>

Com o surgimento da televisão brasileira na década de 50 e em Pernambuco nos anos 60,<sup>167</sup> os cinemas entraram em decadência, em Vitória o único que sobreviveria com dificuldades foi o Diogo Braga exibindo filmes apenas nos finais de semana. Mas mesmo antes e até nos primeiros anos de programação da televisão, o cinema continuou impactando a vida dos vitorienses.

O cinema era, sobretudo, um ponto de concentração dos mais jovens e das crianças, ao lembrar-se de sua infância Pedro Ferrer, conta que “*esperava ansioso pelo domingo porque ia assistir a matinê*”, a máquina cinematográfica lhe impressionava tanto porque o levava

“a viajar por outros países, por outras épocas, como Sansão e Dalila, Bem Hur, vendo as disputas no circo romano, tudo aquilo me deixava embevecido e dava asas a minha imaginação, o filme de Tarzan, muito interessante, outro filme interessante, Cleópatra Rainha do Egito, o filme Os dez mandamentos. Eu diria que: O Vento levou, Os dez mandamentos e Sansão e Dalila, são pra mim os filmes que mais me marcaram, além, do Gordo e o magro e de Charlie Chaplin. Então, a máquina do cinema realmente me fascinava, eu gostava muito de ir ao cinema.”<sup>168</sup>

<sup>164</sup> O Lidador, 13/12/1930.

<sup>165</sup> O Lidador, 12/4/1947.

<sup>166</sup> O Lidador, 31/5/1947.

<sup>167</sup> LINS, 2004, p. 2-3.

<sup>168</sup> Entrevista de Pedro Ferrer em 13/11/2014.

### **1.5- Fon! Fon! Fon!: “Um bicho esquisito botando fumaça pela venta e pipocando pela rua!”**

Foot Hardman descreve que o espetáculo mecânico da modernidade desenvolvido pelas máquinas da indústria moderna encantou a visão e imaginação das pessoas. O impacto tecnológico criou várias fantasmagorias, nas calçadas das ruas, nos trilhos de ferro, nas janelas dos vagões, em diferentes espaços e situações.<sup>169</sup>

Julio Bello, em Memórias de um senhor de engenho, relata que na ida ao Recife, a molecada que assistia sua passagem, olhado-o como alguém “bem aventurado” que caminhava para um “reino encantado”, imaginava o trem de Gameleira como um animal misterioso, um “bicho” grande bebendo água e engolindo fogo, como os “dragões das histórias de carochinha”, que passava como um “relâmpago” levando “gente, animais e mercadorias”.<sup>170</sup>

Outra invenção da indústria moderna que chegou aqui encantando as pessoas foi o automóvel. Capaz de se deslocar em alta velocidade, segundo os padrões da época, mesmo possuindo uma pesada estrutura de ferro, a máquina logo tornou-se um símbolo de poder e força.<sup>171</sup> O luxo e a rapidez em comparação aos carros puxados por animais deixavam a muitos maravilhados.

Foi o que aconteceu no Recife quando o médico Octavio de Freitas desfilou no início do século XX com seu barulhento Renault de dois lugares pelas ruas da urbe, provocando enorme impacto. Anos depois o automóvel seria um objeto para seduzir as mulheres, estaria nas propagandas de jornais, nas passeatas fúnebres, nas festas carnavalescas, incorporado, “irreversivelmente, à paisagem da cidade”.<sup>172</sup>

De modo geral as novidades da modernidade apareciam primeiro nos grandes centros e posteriormente em áreas periféricas. Conta-nos Lins que o primeiro automóvel que chegou em solo vitoriense, no dia 8 de dezembro de 1910, desfilou pelas ruas poeirentas da cidade guiado por Manoel Pinto de Farias, um chauffer “magro” equipado de “boné e óculos de aviador”

---

<sup>169</sup> HARDMAN, 2005, p. 38, 59.

<sup>170</sup> BELLO, 1948, p.90.

<sup>171</sup> SEVCENKO, 1988, p.558.

<sup>172</sup> REZENDE, 1997, p.60-61.



conhecido por Manoel Alexandre, que buzinava o “raro exemplar” a “cada esquina: fooom... fooom.. fooom”.<sup>173</sup>

“O povo se espantou”, algumas mulheres desmaiaram e outras tiveram o filho “antes do tempo” Maria José Bione, que era uma criança no ocorrido, morava em Limoeiro, mas estava de visita na casa de dona Vilina Freitas, residente nas proximidades do Pátio da Matriz, viu quando repentinamente ia passando no Pátio “aquele monstro”, o susto foi tamanho que se levantou da “cadeira onde estava sentada na calçada”, rapidamente “pulou a janela e correu” se tremendo para esconder-se “dentro de casa”. Dona Vilina quando viu a correria e o espanto indagou: “ – o que foi “Tôta”, algum cachorro doido?”. “ – Não muito pior! Um bicho esquisito botando fumaça pela venta e pipocando pela rua!”.<sup>174</sup>

Enquanto “Tôta” corria para se esconder, pessoas admiradas abriam suas janelas para contemplar o moderno objeto que passava com a criançada correndo em sua trazeira. Neste ano que marca o fim da primeira década, a população da Cidade da Victoria margeava os 45.000 habitantes.<sup>175</sup> Os abastados eram principalmente donos de engenhos e comerciantes, e é justamente esse grupo que é tocado pela volúpia de dirigir um automóvel, tanto pelo conforto, como também, por representar poder e status.<sup>176</sup>

Logo os carros puxados por animais perderiam lugar para os carros a motor, os “autos de chifre”, assim denominados os carro de bois, durante um bom tempo tiveram sua importância, auxiliando o homem nas atividades do engenho, levando mercadorias ou transportando pessoas. Para este fim, carregava pelas estradas plebeus e realezas completamente ornamentado, “forrados de esteiras e cobertos com colchas adamacadas” ou “cangas encarnadas”. Essas “carruagens de nobre” como pensavam os homens “que andavam a pé”, estavam com os dias contados para as famílias abastadas, entretanto para a gente pobre continuaria servindo de transporte de carga e passageiro.

Nos idos dos anos vinte os carros de bois eram considerados pela elite como lentos e sem estética, importando no momento a “voragem dos autos”. Desse modo o automóvel vai entrando no cotidiano vitoriense, tornando-se parte da paisagem da urbe. Fosse transportando cargas e passageiros entre a zona rural e distritos em seu vínculo com o perímetro urbano, no

---

<sup>173</sup> LINS, 1991, p.87-88.

<sup>174</sup> Idem

<sup>175</sup> FIDEPE, op. cit., p.29.

<sup>176</sup> ARAGÃO, 1983, v.II, p.118.

carnaval ou em comemorações importantes,<sup>177</sup> o certo é que em meados da segunda década Vitória já tinha aproximadamente 29 automóveis e contava com serviço de ônibus concatenando-a à capital e São João dos Pombos.<sup>178</sup>

O encanto pelos automóveis no decorrer do século XX era tanto que, rapidamente, suas representações passaram a constar na escrita dos literatos, um exemplo, é o conto de João do Rio, “A Profissão de Jacques Pedreira”, no qual o autor desenvolve a história de um jovem play boy fissurado por automóveis e mulheres.<sup>179</sup> Segundo Nicolau Sevcenko, para os homens essa relação dos automóveis com as mulheres, opera em três níveis. Primeiro, os automóveis são símbolos de “poder e força” necessário para conquistar a mulher desejada, segundo, os automóveis ajuda a atrair as mulheres e, terceiro, o automóvel “é ele mesmo uma mulher” o qual o homem lhe atribui afetos, carinho e amor.<sup>180</sup>

Outra é a crônica, de Origenes Lessa, publicada no jornal O Lيدador, “A vocação do atropelamento”, onde a personagem Carmela fala com franqueza: “ – veio a pé... eu não dou confiança!”, referindo-se que o homem para desfrutar de seu convívio tinha que estar montado em um carro, e não podia ser qualquer automóvel ao que indica a fonte só podia ser de “luxo”.<sup>181</sup>

---

<sup>177</sup> O Lيدador, 4/2/1928.

<sup>178</sup> ARAGÃO, op. cit., p.119.

<sup>179</sup> RIO, 1992, p. 108.

<sup>180</sup> SEVCENKO, 1988, p. 558-559.

<sup>181</sup> O Lيدador, 17/05/1930.

Figura 08 - Imagem do automóvel Ford em propaganda de jornal



Fonte: Jornal O Lidador, 08/02/1930, p.2.

Talvez os automóveis de luxo que idealiza as personagens fosse um Ford que conforme a imagem aparecia nas páginas de jornal como top de linha, contando, além do espaço e estética, com vinte e cinco rolamentos que o deixava mais “silencioso”, “macio” e confortável. Parece que o sonho de muitas mulheres na época era ser conquistadas pelos homens “bonitos” que dirigiam carrões ou pelo menos por um rapaz que fosse amigo do dono do auto.

Na crônica a única que não possuía esse tipo de vaidade era Gina Saletti. Ela não se rendia aos encantos dos “moços bonitos dos automóveis”, pois, sabia que eles “não voltavam”, que “só queriam se aproveitar” e depois deixá-las na “primeira esquina”, e quando as amigas tocavam no assunto murmurava: “– *um dia você se deixa vê o que acontece...*”. Gina preferia dar confiança a pedestres que tocavam o seu coração como Cassole, que enchia-lhe de pastilhas de hortelã e, Beppo, que a levava para o cinema e no escurinho com mãos tremulas arriscava algumas carícias que a seduzia, e sem quere-lhe repelir a ousadia, sempre dizia os mesmos “deixa disso!”.

O terror dos automóveis estava sempre em sua mente, se estivesse caminhando em alguma rua e repentinamente um carro buzinasse dava um pulo e gritava: “– *ai que susto meu Deus!*”, e em seguida para aliviar os nervos proferia contra o chauffer todos os insultos que podia. Quando via uma aglomeração de pessoas aproximava-se nervosa e perguntava: “– o

que foi? Algumas vezes era uma simples colisão, mas quando via pernas partidas ou pessoas esmagadas, Gina esbugalhava os olhos e abria caminho entre os curiosos para ver se entre os acidentados havia alguém de sua família.

Vendo matérias de acidentes em jornais e ouvindo através de outros sobre desastres envolvendo automóveis, a personagem mantinha o pavor cultivado. Até que certo dia encontrou uma amiga que estava com um hematoma na testa e um braço na tipóia, resultado de um acidente provocado por um automóvel que a arremessou longe, e que a sobrevivente contava com empolgação que havia sido um “daqueles carros de luxo”.

Doravante Gina entendeu que poderia passar por muitas coisas na vida, morar em um cortiço, só comer “angu de fubá”, ser difamada pelas amigas, mas nunca ser atropelada por um “carro barato”, já que aquela vaidade que influenciava muitas mulheres entrou em sua mente. Ao atravessar uma rua observava, se vinha um automóvel modesto, esperava, mas se era um “carro de luxo” atravessava como se desejasse ser, por esse, atropelada.<sup>182</sup>

Mas essas afeições pelos automóveis iam para além da ficção, na vida real algumas mulheres representavam desejos e encantos semelhantes aos que citamos nas linhas anteriores. A escritora e feminista vitoriense Marta de Holanda, quando entrevistada pela revista *A Pilhéria*, respondeu a respeito da influência dos automóveis nas relações amorosas, que era *“interessante!...Francamente a possibilidade feliz de um desastre quando o objeto amado serve de entrave na vida.”*<sup>183</sup>

---

<sup>182</sup> Sobre os problemas provocados pelos automóveis ver capítulo III.

<sup>183</sup> *A PILHÉRIA*, 04/02/1928.

## CAPÍTULO II – O COTIDIANO E AS MUDANÇAS PROVOCADAS PELO IMPACTO DOS INSUMOS MODERNOS

*“a eletricidade,... virá a ser, em breve, a alma de toda força mecânica e de toda a luz artificial”.*<sup>184</sup>

*“Número tal, é fulano quem fala”.*<sup>185</sup>

*“Voar é um privilégio. Agente é diferente dos homens que não voa, não tenho nem expressão pra dizer como é tão bom voar”.*<sup>186</sup>

### 2.1 Da luz bruxuleante dos lampiões aos encantos da luz elétrica

Neste capítulo demonstraremos a implantação do sistema público de iluminação em Vitória, da transição dos antigos lampiões para a redentora luz elétrica; a expansão das redes de telefonia que a partir da década de 1950, passou a interligar as residências e o comércio local entre si e outras cidades do Estado; e a alocação do avião com a construção do aeroclube que se tornou um espaço de sociabilidades e lazer para a elite vitorienne. Analisando as mudanças provocadas pelo impacto da referida maquina e equipamentos no cotidiano da cidade.

O ano de 1921 iniciou com muita expectativa em relação ao representante político que assumiria a prefeitura da Vitória, a cidade estava vivenciando um caos, devido o embate travado entre o governo do estado e o local. Desde 1912, o partido Democrata estava no poder, mas na eleição de 1919, a chapa governista formada pelo Cel. Antônio Mateus de Lucena, prefeito, e o Major Leobardo Teógenes de Carvalho, subprefeito, perdeu a disputa para os republicanos, Cap. Antônio de Melo Verçosa, prefeito, e Cap. Vicente de Holanda Cavalcante, subprefeito.<sup>187</sup>

Insatisfeitos com o resultado os governistas recorreram ao governador do estado, Manoel Borba, o qual reconheceu os candidatos Democratas e os diplomou. A posse realizada

<sup>184</sup> “Guerra ao Kerosene”. In. O Lidador 18/08/1923.

<sup>185</sup> Lista telefônica da Vitória, Rede telefônica, 1955, p.7.

<sup>186</sup> José Viana Varela, entrevistado em 19/02/2014.

<sup>187</sup> ARAGÃO, 1983, v.II, p.334-335.

pelo Conselho Municipal em 15 de novembro 1919, deixou os republicanos ganhadores do pleito “inconformados”. Antônio de Melo Verçosa e seus companheiros entraram com uma petição, e o juiz do estado Sergio Loreto, considerando a ação do governador “inconstitucional” concedeu-lhes Habeas-corpus, sendo Melo Verçosa empossado pelo Conselho Municipal em 4 de janeiro de 1920.<sup>188</sup>

Entretanto, o prefeito Cap. Melo Verçosa cometeu um deslize na eleição para governador do estado, ao se aliar com o Barão de Suassuna, que era natural da cidade de Escada, e recusar apoio ao vitoriense José Rufino Bezerra Cavalcanti. Suassuna venceu em Vitória e Escada, mas o candidato governista foi eleito. Sem esquecer a virada de costas que o ex-colega lhe deu em sua terra natal, logo que assumiu o cargo tratou de complicar sua administração.<sup>189</sup>

José Rufino e correligionários locais deram ordens a polícia e alguns capangas armados para que impedissem a cobrança de impostos “dizendo ao povo que nada pagasse”; a prefeitura foi saqueada, o juiz local que era “amigo e vizinho” do prefeito foi transferido para a cidade de Timbaúba, à noite o bando roubava as rodas das carroças que faziam a limpeza da cidade, e como se nada bastasse, tiraram os lampiões a querosene que iluminavam a urbe ficando Vitória na escuridão.<sup>190</sup>

Neste momento, conforme o Orçamento Municipal, a cidade possuía um total de cento e sessenta lampiões que servia para iluminação pública.<sup>191</sup> A primeira referência oficial sobre a iluminação pública em Vitória é do final do século XIX, quando o prefeito José de Barros de Andrade Lima, em parceria com o Conselho Municipal em 7 de março de 1893, decreta a lei municipal nº 6, autorizando a contratar, com o Tenente José Experição Xavier de Lima ou com quem apresentasse mais “vantagens”, o serviço de iluminação pública da cidade, seguindo o critério de que o custo de cada lampião não ultrapassasse o valor limite, por noite, de duzentos e vinte réis.<sup>192</sup>

No decorrer desse ano o Orçamento Municipal registrou os gastos de cinquenta lampiões, número que permaneceu até a gestão do prefeito Eurico do Nascimento Valois, o

---

<sup>188</sup> Ibidem, p.231.

<sup>189</sup> Idem, p.335.

<sup>190</sup> Idem, p.336.

<sup>191</sup> AGNELO, 1973, p.69.

<sup>192</sup> Idem, p.68.

qual elevou o número para cento e dez lampiões.<sup>193</sup> Os lampiões ficavam elevados a certa altura, eram produzidos com folhas de flandres e envidraçados, o combustível utilizado na combustão era o querosene e para ascendê-los era preciso a figura do acendedor.

Seu nome era Joaquim Rodrigues dos Passos, filho de Manoel Rodrigues dos Passos, um operário da Great Wester. “Mestre Quincas” como era popularmente conhecido nasceu e viveu em Vitória, faleceu em 12 de junho de 1944, aos 92 anos. Além de acendedor de lampiões exerceu outros seis “ofícios”: barbeiro, sapateiro, músico, impressor de jornais em O Lidador, fabricante de malas e durante o dia “fazia crochê para ajudar a família”, atividades que talvez explique o porquê de ter ganhado este nome popular. Foi um dos fundadores do clube carnavalesco Abanadores e da Sociedade Beneficente de Artistas e Operários Amor e Trabalho.<sup>194</sup>

Segundo Fausto Agnelo, Mestre Quincas era uma figura “sorridente” e “amável”, “de todos muito querido”, que apressado passava todas as tardes, ao crepúsculo, com uma escada e um pequeno depósito de querosene às costas percorrendo as principais artérias, “subindo e descendo aqui e ali” para acender os poucos lampiões. Pela madrugada todo trajeto era refeito e dessa vez para apagar as luzes tremulas que iluminavam a cidade.<sup>195</sup>

A atividade de acender os lampiões, só era suspensa nas noites de luar, quando a prefeitura determinava que os lampiões, por economia, não deviam ser acesos. Nessas noites de “céu escampo” os vitorenses ficavam a esperar o “rouxinol da noite”. Desocupado de sua tarefa de encher os lampiões de querosene, acendê-los e apagá-los, e da impressão do O Lidador, Mestre Quincas, de “flauta maviosa” ou com seu violão de “pinho” colocado ao peito, “dedos ágeis, amestrados, as cordas, primas e bordões, retesados, acompanhado de trovadores enchia o espaço” com melodias que falavam de amor, penetrando e encantando os corações dos namorados.<sup>196</sup>

À noite, sob a luz de “Dalila Pálida”,<sup>197</sup> os vitorenses vivenciavam as serenatas, grupos de aproximadamente seis pessoas, poetas e intelectuais, acompanhados de violões, que saíam pelas ruas, calçadas, portas e janelas, abrilhantando com palavras doces a vida noturna no

---

<sup>193</sup> O Lidador, 20/12/1913.

<sup>194</sup> MIRANDA, 1959, p. 14.

<sup>195</sup> AGNELO, op. cit., p. 70.

<sup>196</sup> MIRANDA, op. cit., p. 12.

<sup>197</sup> “Dalila Pálida”, “Diana”, eram designações dadas pelos poetas vitorenses a lua.

tempo dos lampiões. Mas, se por isso ou aquilo, a voz suave de Mestre Quincas não pudesse ressoar, outras se encarregavam de encantar, ficando a postos Zé Sapinho e Arnaldo Pinto.

Vitória era a “cidade das serestas e dos boêmios”, muitos vinham do Recife e de outras cidades, nomes como Esdras Farias e João Alberto (do Recife), e Miguel Calander (de Moreno), letrados que eram recepcionados em casas de boêmios locais, e de famílias que apreciavam a boêmia, Inácio de Brito, dos Holandas, Quincas, Austriclínio Barreto, Agostinho, Chico, Nestor e Claudino Lagos.<sup>198</sup>

Os encontros dos seresteiros aconteciam no Pátio da Matriz, Rua do Meio, Pátio dos Currais, Praça Diogo Braga e Rua da Paz, a qual para o poeta José Tiago de Miranda era a “rua da festa, do amor e das garotas bonitas”, de “olhos fascinantes e pernas roliças” que passeavam sorridentes, com “corações floridos de esperança” conversando sobre “coisas encantadas”.

Era para jovens como essas, e outras que as tardes se demoravam nas janelas a paquerar os rapazes que iam à farmácia ou assistiam os transeuntes que passavam com destino à igreja para comemorar as festividades religiosas do mês de maio e as novenas da Conceição, que os menestréis, fosse na madrugada fria ou ainda quando as pessoas conversavam em rodas nas calçadas, tocavam lindas melodias de amores inevitáveis, histórias de noivos, fantasias despertadas com sorrisos, acalentando poeticamente uma amada desejada. As modinhas com súplicas do tipo, “acorda meu bem abre a janela”, ecoavam às portas e janelas, porém, por vezes algo inesperado acontecia, em vez de aparecer a linda moça, apareciam os pais dela.<sup>199</sup>

As fontes inquiridas não dizem se as noites em que os lampiões foram tirados a mando do governador estavam enluaradas, mas indicam o caos que a cidade passava. Por causa disso, e entendendo que Melo Verçosa não se “dobraria”, os amigos do prefeito, Vicente de Paula Cavalcante, José Adrião Cavalcante Wanderley, Simplicio de Holanda Cavalcante, Quintino Dionísio de Barros Cavalcante e outros, procuraram o governador para tentar solucionar os problemas que atingiam a cidade.<sup>200</sup>

Um acordo foi firmado entre os dissidentes e o governador do estado, José Rufino concordou em parar com a perseguição imposta ao governo local, porém, depois que a normalidade se reinstalasse no município, Melo Verçosa e seus companheiros deveriam

---

<sup>198</sup> Idem, p. 13.

<sup>199</sup> O Lidador 22/09/1923.

<sup>200</sup> ARAGÃO, op. cit., v. II, p. 336.



renunciar aos seus respectivos cargos para que um novo candidato sem ligação com as “facções rivais” fosse eleito e na campanha para o Senado Estadual o candidato apoiado fosse José de Barros de Andrade Lima.<sup>201</sup>

Em curto lapso de tempo se normalizou a administração pública e, conforme o acordo, Melo Verçosa e correligionários renunciaram. Vicente de Paula Cavalcante foi nomeado para prefeito interino e o governador marcou novas eleições para 30 de março de 1921. O candidato escolhido por José Rufino para assumir a prefeitura foi João Cleofas de Oliveira, um jovem de vinte e dois anos, que era filho de um senhor de engenho que havia sido seu amigo de escola.<sup>202</sup>

Poucos dias depois de ter chegado do Rio de Janeiro, onde havia estudado e se formado em engenharia, João Cleofas foi convocado por meio de uma carta pelo governador José Rufino Bezerra Cavalcante para sair candidato a prefeitura do município, a eleição se realizou na data marcada e o novo prefeito tomou posse no dia primeiro de maio.<sup>203</sup>

Segundo João Cleofas, a “situação caótica” continuava, a cidade estava “às escuras, sem quase a totalidade dos lampiões a querosene”. Apesar de serem os lampiões o único sistema de iluminação que existia no início dos anos vinte, a iluminação elétrica não era desconhecida dos vitorienses, em 1910 quando João Batista da Silva Costa inaugurou o Cinema Vitória, a casa estava iluminada por um motor que posteriormente serviu para iluminar outras casas comerciais a pedido de outros comerciantes amigos do proprietário do cinema.<sup>204</sup>

Desde 1911, os vitorienses tentavam dotar a urbe de um sistema de iluminação elétrica, em 23 de setembro, Antonio de Oliveira Pimenta com a pretensão de implantar em Vitória um “sistema completo de luz elétrica” viajou para a Capital brasileira.<sup>205</sup> O Rio de Janeiro era indubitavelmente a “metrópole-modelo” do Brasil no período, maior e mais desenvolvida em infra-estrutura, meios de comunicação, transportes, imprensa, sistema elétrico, que atraía brasileiros e estrangeiros.<sup>206</sup>

Em 16 de junho de 1917, quase seis anos depois, o Conselho Municipal aprovou a lei nº 201, autorizando a instalação do serviço de iluminação elétrica na cidade. A lei permitia que o

---

<sup>201</sup> Idem, p. 337.

<sup>202</sup> OLIVEIRA, 1986, p. 62.

<sup>203</sup> Idem, p.63.

<sup>204</sup> AGNELO, op. cit., p.71.

<sup>205</sup> Idem.

<sup>206</sup> SEVCENKO, op. cit., p. 522.

prefeito levantasse um empréstimo de 150 contos de réis, por meio de 150 “apólices nominativas no valor de cem mil réis cada”.<sup>207</sup>

Ainda conforme a Ata da Câmara Municipal, o 2º artigo da lei, permitia que o administrador público inicia-se o trabalho de estudo profissional e de acordo com o 3º artigo a contratação dos serviços de instalação deveria ser firmado com quem oferecesse “melhores vantagens”. Assim, a contratação para os serviços de luz foi concretizada “definitivamente” em 12 de novembro de 1919 quando o Conselho Municipal sancionou a lei nº 211, dando permissão ao prefeito Eurico do Nascimento Valois, para contratar a firma J. Brito & Cia, porém, o desejo de implantar a luz elétrica em Vitória, não passou nesse momento, do plano no papel.<sup>208</sup>

Na crônica, A Luz, de Antenor Gomes, publicada no jornal O Lidador, a luz é compreendida como um “modificador higiênico”, uma fonte crucial para o fomento da “vida”. Sua importância era considerada desde há muito tempo e em todo o globo terrestre. Por exemplo, no mundo antigo, o sol era tido como uma “fonte de fecundidade” e de onde emergiam “todos os seres” que viviam. Esta relação indissociável entre o homem e a luz era proclamada em livros sagrados, em escritos de filósofos e poetas. Para o cronista “sem a luz seria a morte”, mas o “Deus benevolente” criou a luz espalhando sobre toda superfície terrestre “a organização, o pensamento e a razão de ser de todas as coisas”.<sup>209</sup>

Esse ideal de que a eletricidade era uma potente fonte de energia higienizadora acima do gás e vapor que permeava o imaginário social da época remonta ao iluminismo, em que simbolicamente a luz estava ligada a progresso e civilização. Produtos como: eletricidade, trem de ferro, automóvel, cinema, telégrafo, telefone, avião, que foram criados pela indústria a partir do desenvolvimento técnico – científico, passaram a integrar, conforme a historiadora Amara Silva de Sousa Rocha,

“um cenário de modificações em que o imperialismo capitalista – sob sua forma monopolista – expande-se, tornando-se um sistema de dimensão mundial, tendo como função “primordial” a busca da “eficácia” e do “aperfeiçoamento progressivo” do ser humano. As noções de progresso e civilização foram fundamentais na constituição de uma “modernidade messiânica” que se estendesse a todos os povos do mundo”.<sup>210</sup>

<sup>207</sup> Ata da Câmara de Vereadores da Vitória (1914-1926), p. 38.

<sup>208</sup> Ibidem, p. 62.

<sup>209</sup> O Lidador, 24/09/1921.

<sup>210</sup> ROCHA, 2000, p. 202-203.

De acordo com a fonte de época, a introdução da luz elétrica abriria um novo horizonte de progresso e inevitavelmente chegaria “outros melhoramentos”. No dia 11 de fevereiro de 1922, a imprensa vitoriense noticiava, “até que enfim a nossa urbe vai ser dotada de iluminação compatível com as nossas necessidades”.<sup>211</sup>

O jornalista José Miranda, ao escrever estas palavras se baseava no contrato que foi assinado no último dia 7, no cartório do tabelião Salomão Costa, pelo Prefeito João Cleofas e o representante do Sindicato Luz e Força, o engenheiro eletricista Perciseul George Archbold. No resumo das 26 cláusulas contratuais redigidas, a iluminação pública custaria anualmente ao município o valor de 16:200\$000 (Dezesseis contos e duzentos mil réis), chegando a luz as residências particulares ao “preço máximo” por vela de 120 reis mensais.<sup>212</sup>

As instalações só seriam feitas a partir de 20 velas e se o pretendente depositasse a quantia referente a “um mês de consumo”, além disso, quem recebesse luz elétrica pagaria por cada quilowatt hora 1\$000 réis (Um mil réis). Assim que o Sindicato realizasse mais de 450 instalações de 50 velas, o valor de 120 réis, por vela, passaria a 110. Em dias normais haveria luz até às 2 horas da manhã, porém, no carnaval, natal, ano novo e reis, o sistema de iluminação funcionária até às 4:30, e depois de seis anos teria luz até às 3:30 da manhã.<sup>213</sup>

O prédio da Prefeitura, a Cadeia, o Hospital e uma Escola, receberiam o serviço de iluminação gratuitamente e depois de 10 anos a prefeitura poderia encampar a luz. Durante 30 anos o Sindicato estava isento de impostos. No entanto, passando o período todo o material, prédio e motores, pertenceriam ao município.<sup>214</sup>

Todavia, a execução do projeto de instalação da luz, planta do edifício onde ficaria a usina, só iniciaria após aprovação do prefeito. Desse modo, no dia 18 de fevereiro, conforme a Ata da Câmara, o prefeito lançou o Decreto nº 9, autorizando o início das obras para a iluminação elétrica da cidade.<sup>215</sup>

Todas as expectativas se voltavam para o empreendimento e inauguração da redentora luz elétrica. Segundo a imprensa o sindicato iria trabalhar sem medir “esforços” para acabar

---

<sup>211</sup> O Lidador, 11/02/1922.

<sup>212</sup> Ata da Câmara de Vereadores da Vitória (1914-1926), Lei nº 221, p. 90-91.

<sup>213</sup> Idem, O Lidador 11/02/1922.

<sup>214</sup> Idem.

<sup>215</sup> Ata da Câmara (1914-1926), p. 89.

as obras e inaugurar a luz antes do dia 7 de setembro daquele ano.<sup>216</sup> Em outubro os operários ainda trabalhavam intensamente para concluir a obra no novo prazo que foi marcado, 1 de novembro, a “felicidade” da elite por ver se concretizando o sonho da luz elétrica era tanta que os lampiões que existiam passavam por inexistentes, ficando os méritos da iluminação pública apenas para as “estrelas”. Conforme a mesma fonte a noite da inauguração seria festiva, haveria “diversões” em vários domicílios, clubes e retreta na Praça Leão Coroado.<sup>217</sup>

O fato só ocorreu na tarde do dia 15 de novembro de 1922. Quando os relógios marcavam cinco horas iniciou-se o deslocamento das famílias vitorienses para o local onde foi instalada a Empresa de Luz, o povo formou uma significativa aglomeração, que se avolumou ainda mais, com a passeata de alunos de diversas escolas organizada pelo grupo escolar do Núcleo Olavo Bilac, ao som de retreta entoada pela Banda Musical União Vitoriense.<sup>218</sup>

Pontualmente às cinco e meia, o engenheiro e também gerente da usina P. G. Achbold, permitiu a entrada dos cidadãos, em seguida, como de costume nas inaugurações, o padre Marinho deu as bênçãos à Empresa. O discurso, proferido pelo sacerdote, foi assistido pela sociedade vitoriense e suas principais autoridades, os homens importantes do comércio, da lavoura, da indústria, das artes e o prefeito do município, João Cleofas de Oliveira.

Contentada e satisfeita pelo relevante ato, como havia planejado, a sociedade vitoriense saiu em “marcha coletiva” pelas ruas da cidade, o número de pessoas foi crescendo em meio aos automóveis, sendo os cidadãos tomados de uma alegria festiva. O Clube Alliança, que um dia anterior à inauguração tinha enviado convites, convidando, o povo para tomar posse de tão cobiçado melhoramento, deu um baile em sua sede, que estava suntuosamente ornamentada para um dia especial como aquele, festividade que ocorreu noite afora.

Talvez o dia escolhido para a inauguração foi o 15 de novembro, porque assim como essa data representava uma mudança significativa para o país, também representaria uma importante mudança para os vitorienses, sendo que a cidade se tornou a terceira no interior do Estado a possuir um serviço de iluminação elétrica. A luz elétrica impactou a vida noturna da Vitória dos anos 1920, contribuindo para mudanças nos costumes sociais com a emergência de novos ritmos e uma nova sensibilidade no cotidiano.

---

<sup>216</sup> Idem, O Lidador 11/02/1922, p. 3.

<sup>217</sup> O Lidador, 21/10/1922, p.2.

<sup>218</sup> As informações sob a inauguração da luz elétrica em Vitória foram obtidas em, O Lidador de 18 de novembro de 1922.

Com o processo de automação, em que não era mais necessária a ação do acendedor de lâmpadas, Mestre Quincas acabou destronado de seu reinado dos lâmpadões e das serenatas.<sup>219</sup> Histórias de “bichos”, “lobisomens” e casas mal-assombradas pelos cantos da cidade, não tinham mais sentido.<sup>220</sup> Os vitorenses, que antes do novo sistema de iluminação viviam noites mais curtas, clareadas até a meia noite pelos lâmpadões, com a luz à motor passaram a ter noites mais longas. Meses depois da chegada da eletricidade, o Casino, ao comemorar em 10 de fevereiro de 1923, o Balmasquê, estava com o prédio, onde funcionava sua sede, pomposamente decorado e bem iluminado. As ruas em suas imediações estavam repletas de lâmpadas possibilitando a movimentação de pedestres e contribuindo para que o baile se estendesse pela “madrugada”.<sup>221</sup>

As noites vitorenses eram outras, Vitória estava mais “graciosa à noite”. Para o cronista José Tiago de Miranda, o grau de desenvolvimento de uma sociedade era visível em sua vida noturna. Cidades onde as famílias arruavam, homens e mulheres conversam, passeiam, flertam, jogam e bebem à noite, estavam constantemente nos “sonhos dos turistas viajantes”, a exemplo de Rio, São Paulo, Genebra, Paris, Roma, urbes de vida noturna intensa.<sup>222</sup>

Na ótica do cronista, entre as cidades pernambucanas, ressaltando certas peculiaridades, Vitória, possuía “atrativos” para uma vida noturna recreativa “digna de registro”. Nas ruas claras e movimentadas, onde famílias passeavam despreocupadas, sem se importar com a realidade da vida, funcionavam cinemas, clubes e cabarés, casas de diversões que tornavam Vitória numa cidade volúpia. Segundo Miranda era em reuniões em clubes e cabarés, que os freqüentadores se desprendiam das “dificuldades da vida”, conversando, entre um copo e uma jogada, sobre mulher e cinema.<sup>223</sup>

À noite Vitória era como uma “mulher moça”, “bonita”, sorridente, que mudava a todo o momento, “até meia noite” e/ou “hora dos cinemas”, ficava reclusa da castidade, mas depois, no horário em que os guardas e a sineta da estação ferroviária anunciavam às “horas que morrem”, se entregava sem “pudor” a “banalidade de uma paixão”. Este ambiente,

---

<sup>219</sup> MIRANDA, op. cit., p.10.

<sup>220</sup> O Lidador, 29/10/1921.

<sup>221</sup> O Lidador, 17/2/1923.

<sup>222</sup> MIRANDA, 1991, p.30.

<sup>223</sup> Idem, p.31.

conforme o cronista oferecia ao espectador a “milagrosa alegria” de uma vida noturna “ardente”.<sup>224</sup>

Entretanto, as fontes analisadas nos disseram que as benesses da iluminação elétrica não chegaram para todos de igual modo. Enquanto os cidadãos que residiam no centro viviam as mudanças provocadas pelo impacto da luz a motor, outros que moravam nos arrabaldes continuavam a depender dos antigos lampiões ou simplesmente viviam nas trevas.

As pessoas que moravam nos bairros da Mangueira, São Vicente, Ponte Areal e Dique, não foram contemplados com o novo serviço de iluminação pública. Durante os serviços de instalação da luz para inauguração, a rede não chegou a ser estendida para essas localidades privando seus habitantes de terem em suas casas e ruas, tão desejado e esperado, melhoramento. Conforme a fonte jornalística as negociações para implementar o abastecimento de energia nesses locais só se iniciaram em janeiro de 1923.<sup>225</sup>

Em São João dos Pombos,<sup>226</sup> por exemplo, o qual ficava afastado aproximadamente nove quilômetros do centro, na época distrito de Vitória, a rede elétrica nem deu sinal. Os que ali residiam, permaneceram iluminados pela luz precária dos lampiões que em muitas noites não tinham seus bicos sequer chamuscados, não se sabe se por economia ou por falta de acendedor, situação que deixava os moradores indignados, cobrando dos “poderes competentes” uma solução.<sup>227</sup>

Segundo a Ata da Câmara de Vereadores, anos se passaram até que em 31 de julho de 1930, o Conselho Municipal aprovasse a Lei nº 317, autorizando Salomão da Costa Silva, chefe do poder executivo, contratar com quem desse maiores vantagens os serviços de iluminação pública para o povoado.<sup>228</sup>

Mas, não eram apenas essas localidades que ficaram sem luz elétrica, o cidadão que saísse às ruas à noite, bastava se deslocar até as proximidades da estação ferroviária para passar da luz para as “trevas”. De acordo com as diversas pessoas que reclamavam nas páginas do O Lidador, tanto o ponto de desembarque como os demais ambientes da estação ficavam na escuridão, principalmente, nas noites sem luar. O motivo, conforme a fonte, era da Great Western, ainda não ter contratado os serviços de iluminação elétrica do Sindicato Luz e

<sup>224</sup> Idem, p.30-31.

<sup>225</sup> O Lidador, 13/01/1923, p.2.

<sup>226</sup> São João dos Pombos emancipou-se em 20 de dezembro de 1963, quando passou a denominar-se Pombos.

<sup>227</sup> O Lidador, 23/06/1923, p.3.

<sup>228</sup> Ata da Câmara de Vereadores (1923-1937), p.3-4.

Força. Entretanto, o problema ultrapassava os limites do privado, uma vez que, as ruas nas redondezas, também ficavam num breu.<sup>229</sup>

Através da imprensa local os representantes do Sindicato de Luz, anunciavam que a empresa estava bem equipada de aparelhos para atender as necessidades do consumo de iluminação elétrica, das residências particulares, prédios públicos e indústrias.<sup>230</sup> Todavia, na prática, as irregularidades nos serviços não correspondiam aos anúncios, trafegar em alguns pontos da cidade à noite era difícil, quando em uns faltavam “bicos de luz”, em outros as lâmpadas estavam queimadas.<sup>231</sup>

Além das ruas, a deficiência também atingia casas particulares e comerciais. Numa quarta-feira, dia 10 de janeiro de 1923, já no início da noite, os comerciantes tiveram que fechar as portas por falta de luz, sendo impedidos de realizar suas atividades, como em um dia normal que ia até às 21 horas, e as residências foram forçadas a fazer uso dos “candeeiros” e lampiões, dando à cidade, a antiga aparência das noites tristes.<sup>232</sup>

Esses fatos parecem justificar a procura na hora das compras pelo querosene (líquido que abastecia os antigos lampiões). Considerados como “gêneros de primeira necessidade”, mesmo depois da chegada da luz elétrica, o produto estava bem valorizado, e era comercializado em “tavernas” e lojas no centro da cidade, geralmente, vendidos por representantes como J. A de Louvor Soares, em latas com 19 litros ou em garrafas de 1 litro que custavam entre 600 e 700 réis.<sup>233</sup>

A ineficiência no serviço de iluminação elétrica definida pelos apagões e a falta de rede em diversos pontos da cidade e/ou distritos, como nos indicam as fontes de época, fez com que a empresa não cumprisse todas as cláusulas do contrato firmado em fevereiro de 1922. Uma delas, a que dizia que o fornecimento de energia iria até às 2 horas da manhã, era veementemente descumprida, muitas vezes no início da noite as luzes se apagavam e alegava-se que era por falta de combustível para o motor.<sup>234</sup>

Esses acontecimentos parecem demonstrar que o prognóstico do redator do O Lídador em pró dos efeitos da eletricidade, citado como epígrafe neste capítulo, não se realizou com

---

<sup>229</sup> O Lídador 23/12/1922.

<sup>230</sup> Idem, p.3.

<sup>231</sup> O Lídador, 2/12/1922.

<sup>232</sup> O Lídador, 13/01/1923, p.2.

<sup>233</sup> O Lídador, 18/08/1923; 13/03/1926.

<sup>234</sup> O Lídador, 13/01/1923.

grande êxito e expansão, permanecendo durante décadas, apenas no plano do sonho, do desejo, para alguns.

Conforme Severino Nunes Lins, um contemporâneo, naqueles dias a eletricidade significava “vida” e não dava para continuar dependendo da luz e força provenientes dos motores. Frente os problemas produzidos no abastecimento, a prefeitura autorizou o Sindicato de Luz e Força a vender seu “acervo à Companhia Industrial Pirapama”, e firmado contrato a empresa se comprometia a fornecer os serviços regulares de iluminação e energia aos usuários.<sup>235</sup>

A esperança de melhoramento do sistema de iluminação da cidade, gerado pela contratação da nova empresa, deixou os cidadãos animados, isso, porque a Pirapama propôs distribuir energia elétrica produzida através da força da queda das águas do Rio Pirapama. A usina foi instalada em Cachoeira Tapada, no município de Escada, e inaugurada em 28 de Julho de 1927.<sup>236</sup>

Os vitorienses, orgulhosos, falavam que em todo estado não havia “luz superior” a de Vitória, imaginavam que as irregularidades do sistema elétrico a motor, seriam sanadas com a nova forma de produção de energia. Se Pirapama tivesse vingado seria na época algo inusitado algo inusitado, todavia, o namoro com a Companhia Industrial Pirapama, logo terminaria, e o serviço de iluminação voltaria a ser precário.

Antes da inauguração, tentando evitar futuros problemas no abastecimento, a prefeitura aceitou a fixação de uma cláusula no contrato, que também passou pelo crivo da Associação Comercial, referente ao pagamento da caução no valor de 20 réis, por parte dos usuários. Segundo Severino Nunes, o responsável pela matéria em O Popular, a medida foi tomada por precaução, sendo importante tanto para os contratantes do serviço que poderiam exigir seus direitos, caso fosse preciso, como para a empresa que ficaria despreocupada quanto às obrigações dos consumidores, mas não adiantou.<sup>237</sup>

Nas três décadas seguintes em que a Pirapama esteve como concessionária do serviço de iluminação da cidade, os cidadãos ficaram a mercê do mau abastecimento. Os moradores da Rua Marquês do Herval, quem o diga, cotidianamente a partir das 18 horas a luz ia ficando fraca, mais tão fraca que dava “pena” e o único jeito que os habitantes da rua achavam para

---

<sup>235</sup> O Popular, 04/06/1927.

<sup>236</sup> AGNELO, op. cit., p.73-74.

<sup>237</sup> O Popular, op. cit., 04/06/1927.



não ficarem no breu, era acendendo velas e candeeiros.<sup>238</sup> Isso acontecia tanto em dias normais como nos domingos, e nessas ocasiões os habitantes da Vitória não ficavam privados apenas de iluminação, mas de telefone e cinema.<sup>239</sup> Em dias de luz fraca o Cine-Diogo Braga não podia executar a programação que fora propagandeada para aquele dia, pois devido à baixa da força elétrica as projeções não eram exibidas.<sup>240</sup>

Vários fatores determinavam a inoperância do serviço, a falta de energia e as constantes oscilações de potência que queimava luzes e enfraquecia a corrente elétrica.<sup>241</sup> Segundo as fontes de época, durante o verão o volume de água na “barragem” diminuía, e por causa da escassez, a usina não funcionava com potência cabal. Já no inverno, momento em que as águas da barragem aumentavam, e destarte, podia a usina operar com boa capacidade atendendo as expectativas da população, a eletricidade não chegava devido a queda dos postes que eram de madeira e corriqueiramente neste período do ano apodreciam e caíam, danificando a rede elétrica.<sup>242</sup> Além disso, a eletricidade gerada em Cachoeira Tapada que no início abastecia apenas Vitória, depois passou a abastecer uma fabrica de tecidos no município de Escada.<sup>243</sup>

Panoramicamente, Vitória de Santo Antão nos idos da década de 1950, estava bem diferente da cidade das três décadas passadas. Conforme o Anuário Estatístico de Pernambuco, em 1940 o distrito sede contava com 29.826 habitantes, sendo que nos anos 50 houve um acréscimo e a população urbana e suburbana contabilizava 36.885 pessoas.<sup>244</sup> Esse crescimento populacional, registrado como urbano, que ocorreu na urbe na época está associado à expansão do espaço físico da cidade, resultado da compilação do perímetro urbano com áreas suburbanas. Tanto na zona urbana, quanto nos bairros, ocorreu um avanço nas construções, e arrabaldes como Cruz das Almas<sup>245</sup> e Água Branca, que eram considerados em décadas anteriores como “verdadeiras pontas de rua e das mais desprezíveis” começavam

---

<sup>238</sup> O Progresso, 12/01/1956.

<sup>239</sup> O Progresso, 10/12/1955.

<sup>240</sup> O Progresso, 17/03/1956.

<sup>241</sup> O Progresso, 15/12/1956.

<sup>242</sup> O Progresso, op. cit., 10/12/1955.

<sup>243</sup> O Lidador, 23/01/1960.

<sup>244</sup> FIDEPE, 1981, p.29.

<sup>245</sup> Cruz das Almas era o nome do caminho que ia para o cemitério da cidade, no qual existia uma coluna de alvenaria com uma cruz em cima e um cofre, no qual se depositava esmolas na intenção de salvar as almas do purgatório (Ver: ARAGÃO, vol. II, 1983, p. 87).

a deixar de ser bairros afastados para se unirem ao centro. Cruz das Almas, por exemplo, no ano de 1954 era visto “tão cidade” quanto às ruas Rui Barbosa e Barão de Escada.<sup>246</sup>

Todavia, faltava funcionar o sistema de iluminação nessas áreas, o problema era que as redes elétricas que haviam sido postas nos anos anteriores não acompanharam o avanço progressivo da cidade que se estendia para os subúrbios e não atendia como serviços de utilidade pública a população dessas localidades. O distrito de Pirituba<sup>247</sup> que no final dos anos 50, tinha cerca de 15.405 habitantes,<sup>248</sup> Além dos já mencionados, é outro exemplo da falta de rede elétrica na época.

Para superar as irregularidades, que geravam reclamações por parte dos cidadãos dependentes dos serviços da Pirapama, os representantes dos poderes públicos entravam em acordo com os dirigentes da empresa concessionária de luz para a instalação de motores que ajudariam no abastecimento de energia da cidade,<sup>249</sup> ou se valiam dos velhos lampiões a querosene, como se deu com Pirituba, em 5 de setembro de 1957, mediante a autorização da Câmara Municipal de Vereadores, para a compra de oito lampiões “americanos” que serviriam na iluminação da vila.<sup>250</sup>

Mas esses procedimentos eram apenas paliativos, rapidamente o sistema elétrico da “adoentada Pirapama” dava sinais de crise,<sup>251</sup> e a cidade voltava a ficar na penumbra. Mesmo com um fornecimento de péssima qualidade, os medidores de consumo de energia não paravam de funcionar e as contas continuavam chegando para a população pagar.<sup>252</sup> Cumprir com a cláusula do contrato referente aos pagamentos em dias, não significava que os consumidores ficariam livres do sofrimento.<sup>253</sup>

De acordo com os contemporâneos da época, esses motivos impediam o progresso de Vitória. Sensivelmente a vida social, o comércio e as indústrias, que não eram tantas, mas ficavam espalhadas pelas ruas e bairros, eram prejudicados.<sup>254</sup> Perante esses problemas e preocupados com o desenvolvimento da cidade os vitorienses se perguntavam, “*quem é*

---

<sup>246</sup>O Lidador, 27/03/1954.

<sup>247</sup> Até 1920 se chamou Pery-Pery.

<sup>248</sup> O Progresso, 27/07/1957.

<sup>249</sup> O Progresso, 21/03/1953.

<sup>250</sup> Projeto de Lei nº 66/57: Pasta Legislação Municipal – IHGVSA.

<sup>251</sup> O Lidador, 31/12/1955.

<sup>252</sup> O Progresso, 09/02/1957.

<sup>253</sup> O Progresso, 12/01/1956.

<sup>254</sup> O Progresso, 15/12/1956.

*maluco em montar uma indústria numa cidade que tem contra si esses fatores de função negativa?”*<sup>255</sup>

Segundo eles, Vitória de Santo Antão precisava de “boa e farta” iluminação, a qual proporcionaria uma melhoria no modo de vida dos cidadãos.<sup>256</sup> Um bom sistema elétrico representava “conforto”, e a urbe que dispusesse de um, se tornava o lugar onde famílias de outras cidades queriam morar. Entretanto, os vitorienses acreditavam que só saíam do marasmo quando se libertassem da “madrasta” opressora (a Pirapama),<sup>257</sup> por meio da Companhia Hidrelétrica do São Francisco – CHESF, a “redentora do Nordeste”.<sup>258</sup>

No final da década de 1930 e início dos decênios de 1940, o Brasil viveu uma aceleração no processo de urbanização e crescimento industrial. Consequentemente, esses fatores geraram mais necessidade por energia, acarretando uma crise no setor. As dificuldades levaram o governo brasileiro a desenvolver medidas para melhorar o abastecimento, e uma delas foi aproveitar a força da queda das águas da Cachoeira de Paulo Afonso, no Rio São Francisco, no limite entre Bahia e Alagoas, para produzir energia elétrica.<sup>259</sup>

Conforme o engenheiro eletricitista, Octavio Marcondes Ferraz, quando entrevistado pelo CPDOC, que na época havia sido o diretor técnico responsável pela construção da hidrelétrica de Paulo Afonso, originalmente a idéia de explorar a Cachoeira de Paulo Afonso foi desenvolvida por Delmiro Gouveia, um industrial que resolveu fazer uma indústria de linhas em Pedras (“hoje Delmiro Gouveia”). Como a localidade ficava um pouco distante de Paulo Afonso, criou uma pequena usina “grudada na rocha” que funcionava através de um “gerador elétrico e uma bomba tocada por turbina”, da qual, fez o encanamento até Pedras onde ergueu uma vila operária.<sup>260</sup>

Em 1945, baseado em estudos feito pelo engenheiro da Divisão da Águas, José Alves de Sousa, o ministro da agricultura Apolônio Sales, elaborou a constituição da companhia e o presidente Getúlio Vargas decretou a criação da Chesf. Mas, por causa de Getúlio ter sido

---

<sup>255</sup> O Progresso, 09/02/1957.

<sup>256</sup> O Lidador, 28/11/1959.

<sup>257</sup> O progresso, 25/02/1956.

<sup>258</sup> O Progresso, 23/07/1956.

<sup>259</sup> FARIAS, 1993, p.10.

<sup>260</sup> FERRAZ, 1993, p.94.

deposto a construção só se iniciou no governo de Dutra, e se inaugurou com o presidente Café Filho.<sup>261</sup> Segundo a historiadora Ignez Cordeiro de Farias,

“O advento da Chesf, além de marcar o envolvimento do Estado no campo da geração de eletricidade, trouxe à luz a preocupação governamental com o desenvolvimento econômico e social do Nordeste, precariamente atendido por usinas termelétricas que inibiam o processo de industrialização da região, e abriu espaço para que se consolidasse uma nova mentalidade no setor de energia elétrica: a opção por grandes usinas.”<sup>262</sup>

E de acordo com a fonte de época, a eletricidade produzida pela queda das águas da Cachoeira de Paulo Afonso representava a “redenção” do comércio, das fábricas, enfim, do cidadão vitoricense que vivia em Vitória nos idos da década de 1950. Segundo o engenheiro Lael Sampaio, Secretário de Viação e Obras Públicas do Estado, que esteve em reunião com o prefeito Manoel de Holanda em abril de 1955, no segundo semestre de 1956 a cidade receberia luz elétrica de Paulo Afonso.<sup>263</sup>

A esperança que envolvia os vitorenses naquele momento, proveniente da promessa feita pelo engenheiro, no decorrer de 1956 foi se transformando em desconfiança. A Chesf passou a ser entendida como uma falsa idéia, algo nada mais do que “mito”. Esse modo de pensar se dava porque, segundo a fonte de época, já era junho de 1956, e nada havia sido realizado em pró do sonhado melhoramento.<sup>264</sup>

Exauridos das irregularidades dos serviços da Pirapama, o “povo” cobrava uma maior atuação do poder público frente aos problemas da iluminação elétrica da cidade. Mediante tais cobranças, foi doado pelo poder público um terreno ainda em 1956,<sup>265</sup> entretanto, a esperança só volta a se acender no ano de 1958 com as escavações para a colocação dos primeiros postes que trariam eletricidade da Chesf.<sup>266</sup>

Dezembro de 1959, o prefeito na ocasião era José Augusto Ferrer de Moraes e quase quatro anos depois da promessa que o engenheiro Lael Sampaio fez, a luz da Chesf dava sinal de sua chegada a Vitória. Conforme o jornal O Lidador, no dia 19, do referido mês, uma parte da cidade teria luz. A área delimitada foi o bairro do Livramento e as ruas Marquês do Herval,

---

<sup>261</sup> Idem, p.93.

<sup>262</sup> FARIAS, 1993, p.10.

<sup>263</sup> O Progresso, 27/04/1955.

<sup>264</sup> O Progresso, 23/07/1956.

<sup>265</sup> O Progresso, 15/12/1956.

<sup>266</sup> O Progresso, 05/04/1958.

Cruz das Almas e travessa Pedro Lins, mas seria apenas por “experiência”.<sup>267</sup> Mesmo que fosse só um teste a sociedade ficou exultante, afinal, a cidade estava na mais completa escuridão por causa do precário serviço de iluminação prestado pela concessionária Pirapama que chegou no final da década ao “auge da ruindade”.<sup>268</sup>

Muitas urbes do interior de Pernambuco já haviam sido contempladas com a luz da Chesf: Arco Verde, Belo Jardim, Bezerros, Gravatá, Timbaúba, Paudalho, Carpina, Limoeiro,<sup>269</sup> e isso gerava certo descontentamento entre os vitorenses, acostumados a serem entre os interioranos os primeiros a receberem tais itens do conforto. Entretanto, naquele final de década não era mais possível ver o desejado “encanto” da luz elétrica de Paulo Afonso, mesmo que o serviço de rede e aparelhamento demonstrasse que o dia estava próximo.<sup>270</sup>

O ano de 1960, além de iniciar uma nova década, também tornou-se um marco para os vitorenses. Após remarcar várias vezes o dia da inauguração do novo sistema de iluminação, Vitória de Santo Antão era contemplada, ao girar da chave elétrica pelo engenheiro Lael Sampaio, no dia 21 de janeiro, com a luz da Chesf. A festa foi marcada por músicas, girândolas e jantar, lembrando que entre o público presente estavam autoridades locais e do estado, João Cleofas de Oliveira, José Mixto (ambos Deputados na época), Artur Lima (Promotor, Público), José Albino de Aguiar (Juiz de Direito da Comarca) e outros.<sup>271</sup>

Segundo a imprensa local o contentamento da cidade era muito maior do que em 1922 quando a iluminação mudou de lampião para motor, uma vez que a cidade se libertava dos tentáculos da Pirapama, um acontecimento que marcaria profundamente a vida social e econômica de Vitória dotada de um sistema elétrico “à altura do seu progresso”.<sup>272</sup>

Entretanto, mais uma vez os porta-vozes da elite trocam, por assim se expressar, a parte pelo todo, isso porque o contentamento não era geral, os pobres que quisessem instalar a energia elétrica que vinha de Paulo Afonso tinham que pagar, de mil e quinhentos a dois mil cruzeiros, uma avultada quantia, ficando assim, a maioria, por ser pobre, e não poder pagar, excluídos da “alegria” da cidade.<sup>273</sup>

---

<sup>267</sup> O Lidador, 19/12/1959.

<sup>268</sup> O Lidador, 12/12/1959.

<sup>269</sup> O Lidador, 12/12/1959.

<sup>270</sup> O Lidador, 31/12/1959.

<sup>271</sup> O Lidador, 23/01/1960.

<sup>272</sup> Idem

<sup>273</sup> O Lidador, 12/12/1959; 31/12/1959.

## 2.2 Fim da morosidade com os aparelhos telefônicos

Entre as mudanças provocadas pelos inventos criados e aperfeiçoados pela indústria que a humanidade experimentou no decorrer do século XIX estão as provenientes do sistema telegráfico. Antes do telégrafo basicamente a comunicação era estabelecida via mensageiros, esta feita a tração animal. Mas, com o desenvolvimento técnico – científico o telégrafo se tornou o primeiro equipamento de informação a interligar as diversas partes do mundo, rompendo as barreiras das distâncias que tornava a comunicação e a propagação das notícias demorada, função que atualmente é exercida pela Internet.

Incorporado ao cotidiano o telégrafo acelerou o tempo vivido, mudou a forma de se comunicar e colocou em maior rapidez a circulação de notícias. No início do século XX um telegrama em uma velocidade de 25 mil quilômetros por segundos dava a volta ao mundo em apenas nove minutos. De acordo com Maciel (2001), o desenvolvimento da telegrafia criou uma *“cultura própria, com vocabulário, linguagem, ritmo e formas de comunicar compartilhados por milhões de pessoas em todo o mundo”*.<sup>274</sup>

No Brasil, em 1808, já funcionava um pequeno serviço telegráfico baseado em telégrafos ópticos, no entanto, a primeira linha telegráfica elétrica foi concluída em 1852, ambos tinham como finalidade auxiliar as ações militares e promover a comunicação entre as fortalezas erguidas ao longo da barra na Corte Imperial, anunciando a chegada de embarcações de outras nacionalidades e ajudando nas ações da polícia. Apesar de ser desacreditado no início e de suas redes não irem além dos arredores da Corte, dez anos depois da implantação da primeira rede elétrica de telégrafo no país, o sistema telegráfico já era entendido como um moderno e eficaz sistema de comunicação que através de fios elétricos ultrapassaria as distâncias e ligaria as províncias brasileiras. Com esse entendimento o governo imperial construiu entre 1866 e 1886 quase 11.000 quilômetros de redes telegráficas unindo todo o litoral brasileiro. Esse número se tornava abrangente com aproximadamente mais 17.000 quilômetros construídos pelas empresas de estradas de ferro que paralelos aos trilhos levavam a cada cidade que passavam as redes de arames do telégrafo.<sup>275</sup>

A partir de 1882 o estado começou a dar autorização para se construir as primeiras redes de telefonia em cidades de Norte a Sul do país. No decorrer dos primeiros anos do século XX empresas de telefonia já ofereciam seus serviços em todas as capitais e cidades importantes do

---

<sup>274</sup> MACIEL, 2001, p.127-128.

<sup>275</sup> Idem, p.130-133.

Brasil. Diferente do telégrafo, que era muito dispendioso a construção de suas redes devido às grandes distâncias, possuía altas tarifas para envio de telegramas e exigia uma certa técnica de manuseio que o impedia de transformá-lo em adorno, o telefone tornou-se pela facilidade de comunicar, a preferência dos investidores.<sup>276</sup>

Mario Sette relata que no Recife neste mesmo ano a sociedade conheceu as proezas do invento do escocês Alexandre Graham Bell. A concessão para exploração do serviço telefônico foi dada pelo governo imperial a José Leopoldo Bourgard, tendo ocorrido sua inauguração em fevereiro de 1883. De início a comunicação propiciada pelo telefone foi privilégio de uma pequena elite, mas com o barateamento dos aparelhos a telefonia se disseminou. Sua utilidade deu uma nova dinâmica a sociedade, a indústria e ao comércio, a exemplo, o médico Raimundo Bandeira que fazia uso em sua clínica de um aparelho telefônico para “passar a perna” na concorrência, ou melhor, nos velhos “colegas” de profissão, chamando os clientes.<sup>277</sup>

Ícone moderno, o telefone era tido como um objeto de distinção social. Com o novo aparelho, o telégrafo já não era mais uma novidade. Ser moderno e estar à altura do progresso em relação aos meios de comunicação no decorrer das primeiras décadas do século XX significava ter telefones.

A elite vitoriana nos primeiros anos da década de 1920 tinha o antes novo e moderno serviço telegráfico por “moroso” e “mal feito”. Constantemente as redes de arame do telégrafo que transmitiam mensagens a outras localidades precisavam de concerto, quando não atrapalhavam a comunicação devido a queda de postes e outros problemas.<sup>278</sup>

Conforme a fonte de época, para que uma cidade ou estado pudesse progredir era necessário construir redes telefônicas. Para o leitor de hoje acostumado à velocidade da Internet e celulares que se interligam por sistema de GPS, isso não parece tão significativo, mas naquele momento o telefone representava muito, afinal, era o meio mais rápido, inteligível e de fácil manuseio, de transmissão da palavra e do pensamento. Desde sua criação em 1876 o telefone havia se tornado um aparelho indispensável para o desenvolvimento das sociedades fosse ela de grandes ou pequenas proporções.<sup>279</sup>

---

<sup>276</sup> Idem, p.140.

<sup>277</sup> SETTE, 1948, p.192-193.

<sup>278</sup> O Lidador, 28/01/1928.

<sup>279</sup> O Lidador, 21/10/1922.

A cidade que desejava progredir não podia ficar sem telefones, sua inserção melhoraria as transações comerciais e a relação entre as famílias. Naquele momento um dos exemplos que os vitorienses tomavam em termos de comunicação era o estado de São Paulo no sul do país que tinha suas cidades do interior conectadas por uma rede de telefonia à capital paulista. Mas no norte a realidade era outra. Pernambuco, por exemplo, não tinha suas importantes cidades do interior ligada por uma rede telefônica à capital, e Vitória estava inserida nesse grupo.<sup>280</sup>

Em 4 de outubro de 1929, próximo de terminar a década de 1920, na presença do prefeito Salomão da Silva Costa, de Isaac Gondim, da Telephone Company, e de José Bonifacio de Holanda Cavalcanti representante da Associação Comercial de Vitória, Pedro de Sá Leitão, representando o governo estadual, entrou em contato através de um telefone com o governador Estácio Coimbra, no Palácio do governo, o ato assinalou a introdução do primeiro aparelho telefônico em Vitória. Instalado pela Telephone Company, na sede da Pirapama, a concessionária de luz, o aparelho ligava a cidade ao Recife, Jaboatão, Cabo de Santo Agostinho e São Lourenço.<sup>281</sup>

O aparelho instalado era o único em toda a cidade, e, portanto, as residências e o comércio não foram contemplados. Conforme os porta-vozes da elite local, a comunicação que o telefone possibilitaria entre as casas e a agilidade que daria as negociações comerciais era indispensável para o progresso de Vitória, e isso só seria possível com a montagem de uma empresa de telefonia na cidade. Com isto, inúmeros apelos seriam feitos por meio da imprensa, mas os vitorienses tiveram que aguardar mais de duas décadas pelo desejado melhoramento.

Na década de 1940 a cidade de Limoeiro se encontrava interligada a outras urbes através de uma empresa de telefones dirigida por Laercio Bandeira de Melo. Em agosto de 1949, junto com outros representantes da referida empresa, Laercio Bandeira, que era o diretor, se reuniu na sede do jornal O Lidador com os vereadores vitorienses, José Bonifacio de Holanda, Mario do Prado, Antonio Aquino, José Erminio da Silva, Antonio Tavares de Melo e José Batista de Souza, para estudar e planejar a introdução de uma empresa de telefonia em Vitória. A idéia imediata era ligar os cidadãos com a capital e entre si. Para os serviços prestados no perímetro da cidade seria cobrado mensalmente a taxa de 40 cruzeiros e

---

<sup>280</sup> Idem

<sup>281</sup> ARAGÃO, 1983, v. III, p.325-326.



mais uma tarifa extra para os telefonemas realizados para o Recife. Para obter a concessão dos serviços, ficou combinado que Laercio Bandeira deveria elaborar um projeto demonstrando o orçamento do que era necessário para a realização dos serviços e apresentar ao governo do município.<sup>282</sup>

Uma semana depois o alvitre de contrato feito por Laercio Bandeira já estava nas mãos do vereador José Bonifacio de Holanda para ser analisado pela Câmara de Vereadores e a Prefeitura.<sup>283</sup> Todavia, a implantação de uma central telefônica na cidade, idealizada pelos vitorienses como uma “necessidade de primeira ordem”, só começou a sair do papel em 16 de julho de 1952. A partir da Lei 307, formulada pelo governo municipal, Laercio Bandeira de Melo, obteve concessão para instalar uma empresa de telefonia em Vitória. Conforme a Lei a empresa estava isenta do pagamento de impostos durante vinte e cinco anos.<sup>284</sup>

Inaugurada no final desse mesmo ano, a Rede Intermunicipal Telefônica, localizada na Praça Leão Coroado, nº 19, colocou os vitorienses em contato entre si e com as cidade de Jaboatão, Caruaru, Recife, Olinda, Cabo, Escada, São Lourenço, Paudalho, Carpina, Limoeiro e Nazaré, era só discar o número 245, mas não era apenas com essas cidades pernambucas que os cidadãos podiam se comunicar, em parceria com a Telephone Company of Pernambuco Ltd. e a Companhia Rádio Internacional do Brasil, a empresa de telefonia de Vitória de Santo Antão, proporcionava o contato dos cidadãos locais diretamente de seus aparelhos telefônicos com outros que estivessem em qualquer estado do território brasileiro e/ou diversos países do mundo através do número 7046.<sup>285</sup>

Como demonstra a lista telefônica da empresa, em 1955, já havia sido instalados 67 telefones residenciais e cerca de 125 aparelhos comerciais. Essas instalações, além de colocar parte dos cidadãos em comunicação direta uns com os outros, também, significava agilidade e economia de tempo, se os cidadãos desejassem saber se tinha, por exemplo, certo artigo e o qual era seu preço em determinado comércio, não precisava se deslocar de suas residências até o centro comercial era preciso apenas tirar o fone do gancho, discar o número que constava na lista telefônica, e, pronto, rapidamente se obtinha a resposta.<sup>286</sup>

---

<sup>282</sup> O Lidador, 27/08/1949.

<sup>283</sup> O Lidador, 03/09/1949; 28/01/1950.

<sup>284</sup> O Lidador, 19/07/1952.

<sup>285</sup> Lista telefônica, 1955, p.1.

<sup>286</sup> Idem, p.8 et seq.

No entanto, as benesses proporcionadas pelo telefone não era extensiva a todos os vitorienses, a cidade na época possuía cerca de 36.885 habitantes e, de acordo com a lista apenas 192 telefones foram instalados. Talvez esse número pequeno de instalações fosse o reflexo dos altos custos dos aparelhos e tarifas que eram cobradas aos usuários, já que o valor das chamadas era cobrado pelo tempo de duração, por exemplo, para fazer uma ligação de 10 minutos, de Vitória para o Recife, o indivíduo desembolsava 20 cruzeiros, o que demonstra que os benefícios do novo serviço de comunicação era prioridade de poucos, ou seja, apenas da elite.

Tentando conter o avanço da telefonia no mundo, a telegrafia buscava desenvolver novos mecanismos, como a visualização da imagem simultânea ao momento da comunicação, algo que só se concretizaria com a Internet. Os telefones, no entanto, ganhavam cada vez mais espaço na vida cotidiana. As diferenças entre telefonia e telegrafia eram muitas.<sup>287</sup>

Por exemplo, se para mandar uma mensagem via telégrafo era necessário a atuação de um profissional que dominasse certa técnica e linguagem, neste caso o telegrafista, com os telefones automáticos, apesar de existir uma central, que auxiliava nas ligações interurbanas e interestaduais e internacionais, que funcionava como no tempo dos telefones de “veio” onde requeria uma terceira pessoa entre os comunicantes, realizar uma chamada era muito fácil, bastava colocar o fone ao ouvido, girar o disco com os números que vinham anexados aos aparelhos, e, instantaneamente, podia-se ouvir da casa vizinha, da outra rua, do bairro afastado e até de outra cidade, a voz de outrem em tempo real, isso causou um profundo impacto na vida das pessoas que passaram a sentir novas sensações.

As sensações sentidas ao ouvir uma voz, mesmo que fosse estranha proveniente de um trote, pelo fone do telefone despertava anseios e alucinações. Profundamente centrado em seus sentimentos íntimos o poeta vitoriense Teixeira de Albuquerque, esposo de Marta de Holanda, expressa sua experiência em o poema “Telefonema”,

“A mulher que me troteou no telefone, é a mais bela de todas as mulheres que eu não vi! Suponho que ela é assim: Nem gorda e nem magra... Ideal de perfeição de um escultor de Tanagra. No meu sonho ela vem, com um vestido vaporoso de luar, dizer a minha embriaguez de esteta, ao meu delírio exaltado de poeta, ao meu amor tropical: Trago, toda a aflição do amor que te faz bem... Toda a glória do amor que te faz mal.”<sup>288</sup>

---

<sup>287</sup> O Lidador, 18/08/1928.

<sup>288</sup> Pasta do IHGUSA: Teixeira de Albuquerque (Poema: “Telefonema”7/6/1942).

### 2.3 Conquistando um novo espaço: o céu

O sonho de possuir ou dirigir um automóvel, desde sua criação, foi e continua sendo, para muitos homens algo indispensável, seja utilizado pela rapidez com que se desloca e demais funções ou como um objeto de sedução para conquistas amorosas. Com o avião se deu de forma parecida. Mesmo antes de sua invenção, o sonho de voar vagava no imaginário humano. Um exemplo está na mitologia grega, quando Dédalo e seu filho Ícaro decidem com penas de ave construir asas que fixaram com cera em seus corpos para voar. Outro é o pintor renascentista Leonardo da Vinci, que em seus estudos projetou um aparelho com asas para voar baseado no voo das aves. O desejo de voar se tornaria ainda maior com a criação do brasileiro Alberto Santos Dumont, do primeiro avião funcional da história, um balão dirigível mais leve que o ar, e com os resultados de suas experiências e construção do 14 Bis em 1906, a partir daí o avião tomou os ares do mundo.<sup>289</sup>

De acordo com a historiadora Raquel França dos Santos Ferreira, antes de 1920, já existia em funcionamento no Brasil diversos campos de pouso, aeroportos e aeroclubes. Após a Primeira Guerra Mundial surgem preocupações do governo em volta do transporte aéreo no país, no entanto, entre as décadas de 1910 e 1940, a estrutura aérea brasileira ainda era inexistente. Este panorama só começa a mudar durante a década de 1940, com a criação da Campanha Nacional da Aviação (CNA), criada pelo Presidente Getúlio Vargas, cujo ministro da aviação era Joaquim Pedro Salgado Filho e o empresário Assis Chateaubriand. O projeto foi fomentado até fins de 1949 e visava a integração aérea do país para proteger a costa brasileira em caso de guerra e disseminar a aviação no país, criando aeroclubes e formando pilotos em todo o território nacional.<sup>290</sup>

Buscando atingir seus objetivos a Campanha Nacional da Aviação, angariava recursos financeiros junto à iniciativa privada para comprar aviões de pequeno e médio porte que eram doados aos aeroclubes. Anterior a CNA, existia menos de cinquenta aeroclubes espalhados pelo Brasil, geralmente um em cada capital, com exceção de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, que além da capital, contava com mais dois ou três espalhados no estado. Com a CNA, durante a década de 1940, cerca de 300 aeroclubes foram

---

<sup>289</sup> TOLENTINO; SOUSA, 2013, p.3-5.

<sup>290</sup> FERREIRA, 2012, p. 77-78.

fundados e, em 1946, já haviam sido doados 800 aviões, sendo o primeiro doado ao aeroclube da cidade de Pesqueira no estado de Pernambuco.<sup>291</sup>

Conforme uma das denominações dada à campanha, como: “*Campanha Nacional para dar Asas à Mocidade do Brasil*”, a CNA tinha também como meta desenvolver o gosto dos jovens brasileiros pela aviação, e os aeroclubes eram os órgãos responsáveis pela formação dos pilotos. O Aeroclube de Pernambuco foi um exemplo, em 1941 formou os primeiros alunos.

A idéia de fundar um aeroclube em Vitória surgiu durante os acontecimentos da Segunda Guerra Mundial, quando os nazistas ameaçavam o litoral brasileiro. Em 1941 ocorreu uma reunião no município em que se fizeram presentes o Major Castelo Branco e o Capitão Dias Costa, e representantes da sociedade vitoriense, Inácio de Lemos, Tedeomiro Valois Correia, e outros, na qual se constituiu a primeira diretoria do Aeroclube da Vitória.<sup>292</sup>

Através da imprensa os incentivos à CNA se espalharam Brasil afora, e a imprensa vitoriense não ficou de fora. Na edição de 7 de junho de 1941, O Lidador expressava por meio de sua redação a necessidade dos vitorienses construírem um campo de pouso e adquirir aviões, desde que Vitória era uma importante cidade do Estado de Pernambuco. A aviação era uma atividade de imprescindível utilidade no cotidiano das sociedades modernas. Em pró da construção de um aeroclube que tivesse um espaço físico próprio e aviões, no qual fosse possível formar os jovens da cidade e promover o desenvolvimento do setor econômico-social, a imprensa local em conjunto com parte dos cidadãos da época lançou anexa a CNA, a campanha “*Azas à Vitória*”.<sup>293</sup>

O objetivo da campanha era conseguir recursos para efetivar o sonho de montar o aeroclube, João Cleofas, político pernambucano, havia se comprometido com a sociedade, afirmando que se fundado o aeroclube em Vitória, Assis Chateaubriand doaria um avião. Organizado e fundado o aero clube estava, mas faltava um terreno com espaço suficiente para comportar as instalações e o campo de pouso, e por isso, não era possível aceitar o aparelho. Cogitava-se um terreno no bairro do Cajá (antigo Prado) que passando por alguns serviços tornava-se ideal para o pouso de aviões, no entanto, sua obtenção custava “sessenta contos”, uma pequena fortuna na época.<sup>294</sup> Aderindo à campanha, alunos e professores das escolas

---

<sup>291</sup> Idem, p.78.

<sup>292</sup> O Lidador, 12/10/1946.

<sup>293</sup> O Lidador, 21/07/1941.

<sup>294</sup> Idem

municipais juntaram-se para tentar arrecadar fundos, oferecendo a apresentação de um festival artístico que ocorreu no Cine – Diogo Braga, em julho do mesmo ano.<sup>295</sup>

Todavia, a insuficiência de recursos para implementar os planos de construção do campo de pouso, e, no ano seguinte, a morte precoce do pioneiro Tedeomiro Valois Correia, provocada pela queda do avião quando viajava para o Rio de Janeiro,<sup>296</sup> esfriou a campanha, e colocou os vitorenses na espera para iniciar o sonho dos “domínios do azul”. Até setembro de 1946, o sonho dos vitorenses esteve alimentado, uma vez ou outra, em finais de tarde e manhãs claras, quando as “aves metálicas” do Aeroclube de Pernambuco passavam no céu vitorense sobrevoando o telhado das casas.<sup>297</sup>

Além do terreno do Cajá especulavam-se outros, um deles era o que ficava no bairro do Maues, localizado atrás das instalações da indústria de ferro Fábrica Tuití, pertencente a Inácio de Lemos.<sup>298</sup> Vários estudos foram realizados em muitas áreas da cidade pelos engenheiros da Base Aérea do Recife, só que o único que atendia tipograficamente aos requisitos de aprovação do Ministério da Aeronáutica, depois de feito um serviço de terraplanagem para servir como campo de pouso para aeronaves, foi um terreno situado em Água Branca.<sup>299</sup>

---

<sup>295</sup> O Lidador, 05/07/1941.

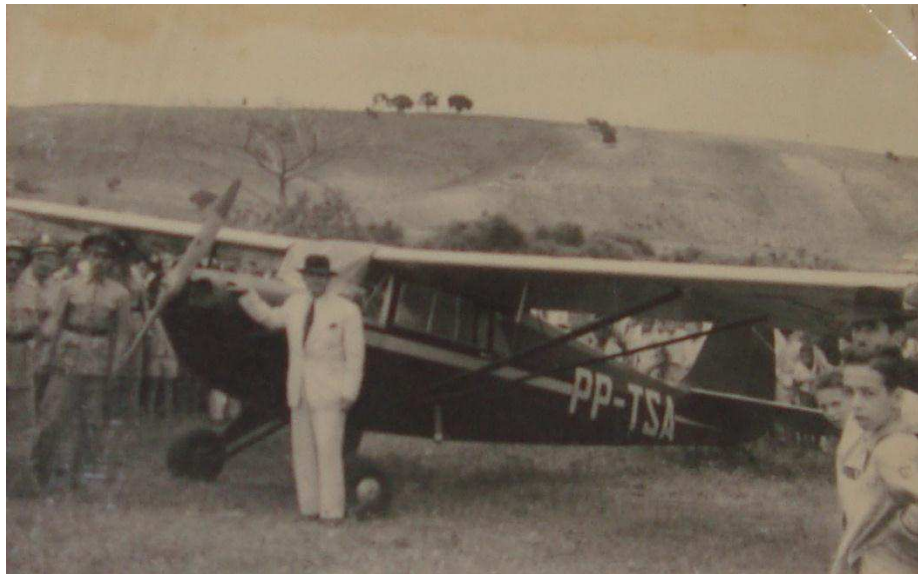
<sup>296</sup> O Lidador, 28/11/1942.

<sup>297</sup> O Lidador, 26/10/1946.

<sup>298</sup> O Lidador, 21/09/1946.

<sup>299</sup> O Lidador, 12/10/1946.

Figura 09 - Imagem do primeiro avião (PP-TSA) que pousou no Campo de Pouso



Fonte: Pasta Aeroclube da Vitória de Santo Antão nº 13 (IHGVSA).

Como indica esta fotografia e a imprensa da época, no dia 26 de setembro de 1946, três aviões do Aeroclube de Pernambuco que partiram em revoada do Recife pousaram pela primeira vez em solo vitoriense. A primeira máquina voadora que inaugurou a pequena pista improvisada pela juventude entusiasta da aviação no referido terreno em Água Branca, foi a de prefixo PP-TSA, pilotada por Adolfo Pereira Carneiro, um pioneiro da aeronáutica em Pernambuco, que aparece no centro da imagem.

Todos os cidadãos que se fizeram presentes naquela ocasião puderam visualizar o pássaro de metal de um ângulo diferente, o sibilar dos motores e os detalhes de sua imagem que se perdiam na rapidez das passagens pelo céu de Vitória. Máquinas que foram ouvidas e vistas de perto, suas azas, cauda, e o fundamental, a parte interna de controle que dava asas ao homem permitindo-lhe a conquista de um novo espaço, o céu.

Enorme era a admiração em todo o globo em torno da aviação. Comparado com outros ícones modernos, o avião representava um novo tempo. Aquilo que o automóvel não conseguia resolver por terra e o navio por mar, uma vez que levava meses ou dias, os aviões efetivavam pelo ar e em poucas horas ou minutos. Outro é que através dele era possível visualizar grandes distâncias e chegar às partes mais longínquas da terra.<sup>300</sup>

<sup>300</sup> O Lidador, 11/10/1941.

O acontecimento que em parte se mostra na foto deixou a muitos perplexos. Agachados, inclinando a cabeça para frente ou corpo para o lado, civis e militares, parecem reclamar suas participações no evento. Entusiasmado o industrial Severino de Andrade Sousa, cedeu o local para se construir o campo de pouso de Vitória.<sup>301</sup> Dias depois, em 21 de outubro de 1946, sob a direção de Antonio Barros, os alunos do Instituto Profissional de Pacas, utilizando pás, enxadas, e estrovengas, iniciaram a construção do campo, que em homenagem popular se denominou Tedeomiro Valois Correia.

Entretanto, nessa segunda metade da década de 40, o primeiro Aeroclube da Vitória, fundado em 1941, já tinha se dissolvido e era necessário reorganizar sua diretoria.<sup>302</sup> Segundo o estatuto aprovado em 13 de abril de 1948, a fundação do novo aeroclube ocorreu em 26 de novembro de 1946, assumindo novamente a presidência, Inácio de Lemos Vasconcelos.<sup>303</sup>

Concluído o serviço de terraplanagem, José Laurenno aterrissou no campo de pouso pela primeira vez com o avião PP-PXV. Doravante o piloto passou a oferecer na cidade táxi aéreo para vôos turísticos, o impacto das mudanças provocadas pelo avião levou os cidadãos a fazerem a observação panorâmica de Vitória de um ângulo novo, ainda não experimentado. Todavia, os vôos não eram apenas restritos ao céu de Vitória, quem desejasse e tivesse dinheiro, ou seja, os ricos podiam contemplar a beleza da paisagem natural da Cachoeira de Paulo Afonso, a fonte dos desejos dos vitorienenses que iluminaria a urbe.<sup>304</sup>

Antes do avião os meios de transportes mais rápidos que a elite da Vitória podia contar para chegar ao Recife, era o trem de ferro, que demorava aproximadamente uma hora, e o automóvel que levava entre 40 e 45 minutos. Mas com o novo aparelho o tempo de viagem para a capital pernambucana foi reduzido para apenas treze minutos.<sup>305</sup> O progresso que o avião proporcionava ia além de encurtar as distâncias, percorrendo-as num espaço de tempo menor. E que Água Branca, antes da construção da construção do campo de aviação era um arrabalde afastado da cidade, possuindo poucas casas, uma aqui outra acolá, depois do campo passou a ser um bairro bem valorizado e procurado para se construir residências.<sup>306</sup>

---

<sup>301</sup> O Vitoriense, 12/04/1947.

<sup>302</sup> O Lidador, 23/11/1946.

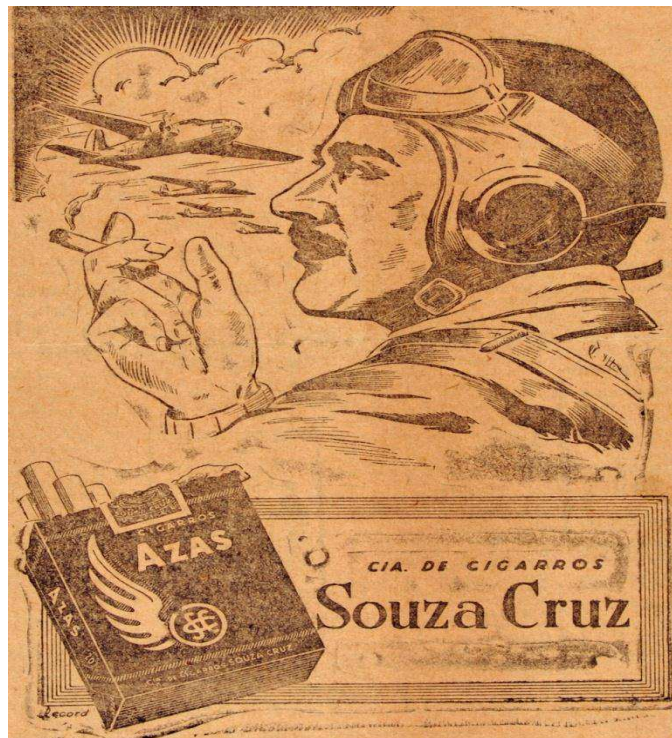
<sup>303</sup> Estatuto do Aeroclube da Vitória, p. 21. (Pasta Aeroclube da Vitória nº 13).

<sup>304</sup> O Lidador, 08/04/1950.

<sup>305</sup> O Lidador, 15/03/1947.

<sup>306</sup> Idem.

Figura 10 – Imagem de propaganda de cigarros relacionada à aviação



Fonte: Jornal O Lídador, 19/01/1946, p.3.

Percebendo a admiração e a apologia, que a nível nacional se fazia à aviação, a Companhia de Cigarros Souza Cruz, situada no Recife, no decorrer da década de 40 fez uso do apelo visual do ícone moderno em suas propagandas. Conforme a imagem colhida no jornal O Lídador, vendo a ânsia que a mocidade do período tinha pelo avião, a indústria criou os cigarros Azas, estampando simbolicamente uma asa no maço, o cartaz trás como pano de fundo um homem vestido com roupa e óculos de aviador observando o horizonte com um olhar imponente, tendo como charme entre os dedos um cigarro “Azas”, o cigarro do aviador.

Depois da Primeira Guerra Mundial, o hábito de fumar se disseminou principalmente através das fitas hollywoodianas, tornando-se um “símbolo clássico do modo de vida americano”.<sup>307</sup> Após a inauguração do campo em abril de 1947, o Aeroclube da Vitória se tornou um espaço de lazer e sociabilidades. De praxe vários anúncios, via imprensa e panfletos, intimavam a população para participarem das comemorações da Semana da Aza, Festa da Primavera, e outras confraternizações.

<sup>307</sup> SEVCENKO, 1988, p.529-530.



Geralmente aos domingos, as atividades desenvolvidas no aeroclube passaram a integrar o lazer da elite vitoriense. Eram realizadas partidas de voleibol, concursos de beleza, vôos panorâmicos sobre a “Terra de Santo Antão”, shows com acrobacia de aviões e saltos de pára-quedas, luxuosos almoços e danças no Hotel Fortunato ou no hangar.<sup>308</sup> Atraídas ou não, pelo estilo americanizado dos homens que mantinham entre os dedos o cigarro e vestiam roupas de aviador, as mulheres eram presença constante. José Viana Varela, que participou da fundação e era piloto do Aeroclube da Vitória na época, rememora.

“Toda festa era muita gente e **a presença de mulheres era demais e quando via agente fardado, moço, ai já via** (sorrisos do depoente). Em Campina Grande, mesmo, não lembro a data, mas foi bom demais, a festa foi até a madrugada.” (grifo nosso)<sup>309</sup>

As visitas ao aeroclube, o contato com os aviões e os pilotos, fazia com que muitos jovens vitorienses aspirassem aprender a técnica de pilotagem, mas o sonho de dominar as aves metálicas e conquistar o céu, só teve início em 1949 com a construção do hangar e a chegada do primeiro avião doado pela Campanha Nacional de Aviação. Até meados da década de 1960, a escola de treinamento do Aeroclube da Vitória de Santo Antão formou vários pilotos e Severino Barbosa de Araújo Irmão (denominado Nivaldo), contou-nos sua experiência.

“Desde pequeno, meu pai era piloto do Aeroclube de Vitória, muito amigo do Comandante Varela, então meu pai todos os dias me levava, eu pequenininho, pro campo e daí eu fui tomando gosto, tomando gosto. Quando eu completei dezesseis anos de idade em 1965, entrei na Escola de Pilotagem aqui do aeroclube, e solei, solar quer dizer que você que vô sozinho pela primeira vez, no dia 25/04/1965, eu estava com treze horas de treinamento, aprendi a voar, então o aeroclube tinha um instrutor, ai o instrutor me soltou num dia de domingo às 9: 15, da manhã, eu com dezesseis anos voei sozinho pela primeira vez, fiz três decolagem e três pousos, quando pousei recebi um banho de óleo queimado que é o batismo da aviação. O Aeroclube de Vitória fechou em 66, mas eu continuei voando e até hoje sou um amante da aviação.”

<sup>308</sup> Pasta Aeroclube da Vitória nº 13, “Panfletos”.

<sup>309</sup> Entrevistado em 19/02/2014.

### CAPÍTULO III – OUTRAS IMAGENS DA “METRÓPOLE DO INTERIOR”: VITÓRIA ENTRE A DEGRADAÇÃO DOS “COSTUMES” E A CONVIVÊNCIA COM O RURAL

*“O progresso é que está levando a sociedade para o desespero da moral, pelas nossas próprias mãos. E retroceder dessa trajetória é alarmante ao censo de modernidade, mas, persistir na avançada é cavar a ruína da estabilidade da família – fator de tranquilidade social.”<sup>310</sup>*

#### 3.1 – As dores do Progresso: moderno e tradicional confrontados na escrita dos caturras

Figura 11 - Imagem do Pátio Duque de Caxias com a Rua João Cleofas



Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão.

O objetivo deste capítulo é mostrar que a Vitória de Santo Antão imaginada como moderna, mesmo comportando alguns símbolos modernos e passando por mudanças, convivia com outra urbe em seu próprio espaço físico que não se enquadrava ao padrão de civilidade e

---

<sup>310</sup> José Thiago de Miranda, “O Ridículo da Modernidade” (crônica de 21/04/1934).

progresso, uma urbe insalubre e rural. E analisar as críticas que parte dos intelectuais vitorenses da época faziam a modernidade e seus males.

Nos idos da década de 1930, Vitória estava bem diferente da urbe retratada por Luís Schlappriz, no século passado.<sup>311</sup> Esta imagem mostra que o emaranhado de casas que víamos seguindo na direção oeste, na proporção em que ia crescendo ganhava uma nova estética. Deixando o plano do sonho, demonstrado na narrativa do jornalista em *O Diário de Pernambuco* no dia da inauguração da estação ferroviária, nela a simetria urbana se configura como uma realidade.

A Rua João Cleofas em junção com o Pátio da Duque de Caxias, representadas visualmente na lente do fotógrafo desconhecido, aparecem em ambos os lados com sobrados de fachadas bem desenhadas, onde portas, janelas e calçadas seguem um mesmo padrão de nivelamento. Observando o fundo da imagem, ao cortar a Mariana Amália, na altura do terceiro poste, ao lado direito, onde fica hoje o prédio do Banco do Brasil, a João Cleofas faz uma curva acentuada para a esquerda impedindo a câmera de capturar sua delimitação com a Rua 15 de Novembro, que passa como transversal no sentido norte por trás da agência Bradesco desembocando na Estrada Nova, e de mostrar o início da Rui Barbosa (antiga Rua da Paz) onde atualmente fica uma das lojas Americanas.<sup>312</sup>

---

<sup>311</sup> Ver a imagem da página 22.

<sup>312</sup> As atualizações dos nomes e localizações das ruas, desenvolvidas durante a leitura das imagens, foram feitas a partir das informações prestadas pelo professor Pedro Ferrer.

Figura 12 - Imagem da Rua da Paz (atual Rui Barbosa)



Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão.

Não sabemos se nessa imagem ou na anterior, ambas da mesma década, o olho mecânico do fotógrafo quis eternizar a silhueta da mulher que caminhava pela Rua da Paz, ou o figurino dos transeuntes que circulavam nas calçadas da João Cleofas. O certo é que as duas imagens feitas ou não com essa pretensão, se encaixam como duas peças de um quebra-cabeça panorâmico da Vitória do recorte estudado.

Na parte superior do canto direito da imagem anterior é possível visualizar um prédio com muitas janelas e de fachada clara, este sobrado era a residência do coronel Trajano,<sup>313</sup> e é o mesmo que vemos no lado direito da fotografia atual, na esquina defronte para o muro do túnel que fica ao lado do atual Centro de Cultura e Biblioteca Escritor Osman Lins.

Seguindo o traçado das ruas enxergamos ao longe o início da Rui Barbosa, que na primeira foto não vemos por causa da curva. Todavia, mais do que isso, a posição das imagens tiradas do alto nos permite ver a paisagem urbana de dois bairros da urbe: a Matriz, a leste, e o Livramento, a oeste, separados pela Mariana Amália, porém, unidos pelas aludidas artérias.

<sup>313</sup> No local hoje funciona a Previdência Social.

Neste tempo Vitória era a cidade do trem de ferro, que descia em comboio do Sertão para ser recebido nas tardes de domingo pelos que estavam na Leão Coroado e Estação; dos automóveis que encantavam e amedrontavam quando passavam nas ruas e esquinas; dos cinemas de fitas de Hollywood; e conforme os postes que se alinham seguindo o meio fio, retratados nas imagens acima, da luz elétrica que dava mais vida e movimento às noites; símbolos modernos que produziam no imaginário de parte da elite da época a idéia de progresso fazendo-lhes pensar a urbe como a “metrópole do interior” de Pernambuco.<sup>314</sup>

Essa consciência que alguns integrantes da elite tinham de que a alocação desses insumos tornava Vitória progressista e moderna aponta para certo modernismo.<sup>315</sup> Mas, as mudanças que ocorriam no cotidiano dos vitorienses provocadas pelo impacto das referidas máquinas e equipamentos no período não eram bem vistas por outros letrados.

As práticas modernas gestadas entre os vitorienses, segundo Jota Eme, “degradava” os bons “costumes” de uma sociedade que outrora se apresentava irreprovável. As mulheres da época, por exemplo, que o cronista chama de “mariposas”, haviam abandonado os atos polidos que demonstravam o grau de civilidade. Sem se preocupar com a conduta, andavam vaidosas e sensuais, com o corpo à amostra proveniente dos trajes escandaloso que usavam, só se importando com as “sensações pecaminosas” e “prazeres” do corpo.<sup>316</sup>

Talvez esse fosse um fator que levava dia após dia ao aumento do número de crimes passionais, como exemplo, conta O Lidador que em abril de 1931, João Caetano, que vinha desconfiando da fidelidade de sua esposa a encontrou em “flagrante adultério” com José Antonio Ramos (conhecido como José Joca), traído João Caetano não hesitou em passar-lhe a faca, se o acontecido tem relação com as fitas americanas nós não sabemos, mas para Jota Eme a “soltura nos costumes”, a violência, a criminalidade e a “desonestidade”, eram reflexo da má influência que vinham das telas do cinema. De acordo com ele, “*os quadros focalizados em quase todos os cinemas, as músicas e os cânticos que encham a boca de meio mundo são de **arrepiar cabelo**, invariavelmente, por picante, debochados e insuportáveis.*” (grifo nosso)<sup>317</sup>

<sup>314</sup> MIRANDA, 1991, p.30.

<sup>315</sup> O modernismo, segundo o historiador Antonio Paulo Rezende, embasado em Henri Lefebvre, é um “fato sociológico e ideológico” que se constitui de imagem, projeção, imaginação que a consciência humana toma de si em determinada época. REZENDE, 1999, p.108.

<sup>316</sup> O Lidador, 18/11/1922.

<sup>317</sup> Idem.

Na escrita de José Thiago de Miranda, cronista que demonstra a Vitória moderna e suas desilusões, o que importava para as mulheres modernas era a “perfeição” estética, afinal, “ser bonita” era o que interessava para seduzir os homens e enciumar as outras mulheres que não ostentavam beleza. O tempo em que as moças só conheciam seus noivos em respeitosas saudações, ligeiras conversas ou na noite de núpcias, havia passado, o momento não era do amor, e sim do desejo pela atração física.<sup>318</sup>

O desapego ao amor como base dos relacionamentos, conforme o contemporâneo refletia nos casamentos; em falta de sinceridade e respeito, atingindo conseqüentemente a família célula mater da sociedade e a razão disso era o “progresso”. Só no campo era que os princípios do amor e da moral permaneciam entre os casados, mas na cidade as “etiquetas do amor” foram deixadas de lado e a beleza passou a ser cultuada como “religião” da mulher moderna.<sup>319</sup>

Os templos de falsificação do físico eram os ateliers e as manicures, neles para indignação dos mais velhos que diziam: “o mundo está perdido!”, as mulheres entravam com os cabelos escuros e saíam como os tigres, com mexas douradas, oxigenadas, às que tinham os olhos pequenos se arregalavam, enfim, seios, sobrancelhas, nariz, boca, cor, pescoço, tudo era transformado chegando a ser para o cronista o “ridículo da modernidade”.<sup>320</sup>

Tais acontecimentos o comentarista Osmar Rodrigues em O Lidador vai classificar como as “decepções do presente.”<sup>321</sup> Em sua escrita a cada dia as pessoas estavam sendo estimuladas frequentemente a praticarem sexo depravadamente e escândalos sociais que assustavam, e a causa estava nos filmes exibidos nos cinemas e revistas “obscenas” que invadia o mundo, inclusive o cotidiano vitoriense.<sup>322</sup>

Por falta de experiência e guiados pela impulsividade os jovens eram os mais influenciados. Constantemente os jornais estampavam noticiários sobre seus desatinos, na praça, antes ou durante a missa, moças se agarravam aos “puxões de cabelos” na luta pelo mesmo homem.<sup>323</sup> Na estação rapazes inquietavam passageiros e funcionários com palavras torpes, puxando roupas, cabelos e até jogando “frutas podres”, atitudes famigeradas, que pra

---

<sup>318</sup> MIRANDA, 1991, p. 55.

<sup>319</sup> Idem, p. 54-55.

<sup>320</sup> Idem, p. 55-56.

<sup>321</sup> O Progresso, 16/07/1955.

<sup>322</sup> O Progresso, 17/09/1955.

<sup>323</sup> O Progresso, 22/08/1956.

quem pensasse o contrário, eram geradas pelas “grã-finas” e “filhos de família” da dita elite da cidade.<sup>324</sup>

E o impacto das mudanças não afetava, conforme as fontes, apenas os adultos e os jovens, mas também as crianças. Um exemplo, de acordo com o ator social Lourival Cariolando dos Santos, estava na “decadência moral” de uma atividade formadora de caráter, o escotismo, e um dos fatores que contribuía para isso era o cinema com seus filmes imorais que enchia as cabeças dos garotos ainda com o caráter em formação.<sup>325</sup>

Afinal, segundo um letrado que se identifica em outra matéria do O progresso, como ANBI, o cinema deformava o real. Em sua óptica as pessoas de seu tempo não estavam vivendo a realidade, mas sim, uma quimera, e assim como os outros intelectuais citados, o alvo de sua crítica era o cinema. Por mais inocente que parecessem os filmes por trás deles estava o mal, *“porque falseiam a vida, descoloram a realidade, mostrando-a demasiadamente romântica, frívola, irreal”*.<sup>326</sup>

O espectador que assistia a um filme e se identificava com o ator, rapidamente passava a incorporá-lo sentimentalmente. Se vencia – em suas fáceis vitórias – ficava alegre, mas se era derrotado, sofria. Se em cena o ator principal morresse ou fosse derrotado, a amargura tomava conta de sua alma, saindo às ruas como se quisesse viver a dor da derrota. Tendo o filme um final feliz, saía otimista, embora fosse por pouco tempo, com o primeiro tropeço na vida real e não conseguindo ser bem sucedido como o “mocinho da fita” todo otimismo e felicidade, ia para os ares, desencadeando rebeldia, desequilíbrio, levando-o a alegar que a família e sociedade não o compreendia, não o apoiava e o perseguia, vivendo assim um misto de realidade e sonho.<sup>327</sup>

O falso realismo apresentado pela cinematografia impactava, “principalmente”, o psicológico dos adolescentes. Os ensinamentos transmitidos eram tão “pecaminosos” que não era bom nem “nominá-los” para não “propagá-los” ainda mais. Conforme o autor era preciso reconhecer que os temas e cenas exibidas nas telas submergiam a sociedade em vícios e

---

<sup>324</sup> O Progresso, 05/03/1955; 12/03/1955.

<sup>325</sup> O Progresso, 19/02/1955.

<sup>326</sup> O Progresso, 02/11/1957.

<sup>327</sup> Idem.

paixões que corrompiam e degradavam o homem, fazendo de sua trajetória de vida uma “caricatura mal feita”.<sup>328</sup>

Entretanto o perigo não vinha apenas das imagens, uma moça ir ao cinema, sozinha ou assistir uma fita ao lado do namorado, também era fator de preocupação para as famílias. Na memória de Pedro Ferrer,

“os jovens iam para o cinema pra se encontrar e pra namorar. Eu me lembro até mesmo das minhas irmãs quando iam para o cinema, nossos pais obrigavam os membros irmãos irem pra tomar conta das irmãs, para vigiarem se elas iam se encontrar com os namorados, porque se encontrava com o namorado tanto na entrada quanto na saída do cinema, e dentro se evitava se sentar lado a lado para que as mãos bobas não funcionassem.”<sup>329</sup>

Como indica as fontes, uma jovem ir para o cinema só e lá se encontrar com o namorado e ainda sentar-se ao seu lado durante a seção era uma atitude mal vista pela sociedade. Era que além de ver cenas calorosas e sentir mãos a acariciar-lhe, ouviam-se palavras sedutoras que algumas vezes às levavam a perder os sentidos e alienadas se entregavam ao prazer, perdendo antes do casamento a honra. Talvez possa ter sido isso que aconteceu com uma jovem amiga de José Thiago de Miranda, descrita na crônica “Intimidade”, que solitária e taciturna no jardim de sua casa demonstrava ter perdido o sentido de viver.

“Você não andou bem com aquele namoro...  
Facilitou demais. Um dia eu quis dizer:  
“Menina, a esse rapaz, prevenção e... decoro!”  
Porém com sua vida eu nada tinha a ver.

Será porque fez, sem pensar, alguma coisa  
má para sua vida de moça virtuosa,  
que sua alma é como um lago onde a tarde pousa,  
furtiva, a luz do sol, em langor formosal?

Está mais triste então!? Abra-me o coração!  
Fale. **Diga a verdade. Esteve alguma vez  
no cinema à sois, e “ele” lhe apertava a mão  
nervoso sensual!? Sim? Pois isso mal lhe fez...**

**Foi fraca, cedeu! E antes o que “ele” lhe disse?  
Prometeu muita coisa?** Todos são assim...

<sup>328</sup> Idem.

<sup>329</sup> Pedro Humberto Ferrer de Moraes, entrevistado em 13/11/2014.



E isso onde foi? Não sabe...”(grifo nosso)<sup>330</sup>

A relação com as novas experiências do século XX estavam modificando os sentimentos das pessoas, a candura do amor era substituída e em seu lugar vigorava um dilema entre prazer e beleza. Uma vida moderna, em que, conforme o poeta desconhecido, os relacionamentos eram efêmeros, sem consistência, levando o indivíduo a tristeza e solidão.

“Sinto ainda nas minhas mãos  
 O contato das tuas  
 Mãos diáfanas e sensuais  
 A me recordarem  
   Você!...  
 Sinto ainda na minha boca  
 O sabor dos beijos que não me deste  
 Voluptuosos a me sussurrarem  
   Você!...  
 Sinto ainda no meu corpo  
 A suave pressão de teu corpo  
 Transparente sempre a me falar de:  
   Você!...  
 Mas sinto também em meus olhos  
 A tristeza fria de uma lágrima  
 Por não poder mais  
   Sentir você”<sup>331</sup>

A dor da solidão representada nesse poema pela falta do outro, quando lembrado o toque das mãos, os beijos, enfim, o sentir corpo a corpo, foi e é um sentimento vivido por vários homens e mulheres que experimentam a aventura da modernidade em diversas partes do mundo. Assim como as fontes perlustradas sobre o período estudado demonstram que algumas práticas modernas mergulharam parte dos vitorianos em paradoxos, algo parecido aconteceu na cidade do Recife nos idos de 1930, Antonio Paulo Rezende comenta que a modernidade implantou em homens e mulheres “incertezas”, o romantismo do amor eterno cedeu lugar ao flerte e a vaidade, e com isso as relações amorosas se modificavam e os indivíduos se tornavam solitários.<sup>332</sup>

Estas experiências, em conjunto com às expostas nos capítulos anteriores e às que seguem, caracterizam o que Marshall Berman, conceitua como modernidade.

<sup>330</sup> MIRANDA, 1991, p. 181-182.

<sup>331</sup> O Progresso, 16/02/1957.

<sup>332</sup> REZENDE, 2008, p. 62-68.

“Existe um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo, hoje. Designarei esse conjunto de experiências como “modernidade”. Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia.”<sup>333</sup>

Era certo que os citados caturras vitorienses admitiam em suas escritas que Vitória de Santo Antão materialmente progredia, mas conforme eles, o desejo de viver sempre o novo os empurrava para os “excessos”, “dissolvendo o ambiente”, mergulhando a sociedade num despudor e afrouxamento da moral, tornando seus atores sociais moralmente pobres. Na prática os usos das inovações modernas, que deveriam ser para dar facilidade e conforto ao homem estavam sendo deturpadas e as medidas deviam ser tomadas o quanto antes, uma vez que as conseqüências eram maléficas.

O impacto das mudanças não fomentou entre os vitorienses apenas um prisma de progresso, mas, também, um sentimento de desintegração social, onde pesava no ambiente sofrimento, tristeza, medo, solidão e perda das tradições.

A ânsia de ver no futuro a cidade dotada de novas e modernas construções demonstrada por parte da elite no final do século XIX, não era benquistado por alguns contemporâneos das primeiras décadas do século XX. Conforme a letrada Maria Vaz de Carvalho, a substituição das “velhas casas” por prédios de “muitos andares” provocava a obliteração das tradições. Nas casas antigas havia um encanto singular que não se encontrava em nenhum estilo de construção moderna. Suas paredes, jardins e estilo arquitetônico, retratavam os antepassados que nelas viveram, entes queridos que eram recordados pela materialidade das casas e isso não tinha preço.<sup>334</sup>

Desse modo refutava, aconselhando aos que possuíam casas antigas, a resistirem e não vender as casas onde moraram seus avós e pais, para não acabar como a sociedade atual que só pensava em prédios modernos e automóveis e nada tinham a deixar para o futuro, já que

---

<sup>333</sup> BERMAN, 2007, p. 24.

<sup>334</sup> O Lidador, 07/01/1928, p.2.

para a autora, “*a casa em que uma família vive de geração em geração dá aos que a habitam uma espécie de nobreza,*” tornando-se num “*solar consagrado pelo tempo*”.<sup>335</sup>

Nas crônicas: “Serenatas” e “O acendedor de Lampiões”, José Thiago de Miranda, demonstra os efeitos do progresso. Segundo o cronista, pouco a pouco os velhos hábitos e costumes dos antepassados eram apagados pelo “progresso”. Com o advento da iluminação elétrica na cidade que chegou trazendo como rótulo o progresso, Mestre Quincas foi destronado do seu reinado dos lampiões e as “serenatas morrem”, marcando o final uma época aprazível que o “progresso consumiu”.<sup>336</sup>

Aonde o progresso chegasse existia um preço a ser pago. Jaime Benchimol expõe que por causa do processo modernizador das reformas urbanas realizadas no governo de Pereira Passos no Rio de Janeiro, que em busca de uma estética europeizada afastou os pobres do centro, a sociedade carioca viu surgir e passou a conviver com as favelas que se formavam nas ladeiras de chão batido das encostas dos morros.<sup>337</sup>

Assim como cariocas e recifenses, os vitorienses sofriam as dores do progresso. A vida calma, típica de uma cidade do interior, tinha acabado. Caminhar nas ruas da Vitória, já não era tão tranqüilo como antes, os automóveis que no final da primeira década do século XX chegou deixando as pessoas cáspite, no período pesquisado, provocavam medo. As máquinas modernas desenvolveram além da fantasmagoria do encanto pelo progresso, a desilusão por causa dos efeitos maléficos.<sup>338</sup>

Pouco mais de uma década depois de sua chegada os automóveis eram rotulados pela imprensa como “carros homicidas”, imbatíveis na prática de “campões da morte”. A população nesse período se intensificava dia após dia, segundo o Lidador, na edição de 2 de fevereiro de 1924, Vitória tinha 50.000 habitantes, e o povo pacato estava sofrendo com a vertiginosidade dos automóveis. Os chauffeurs estavam correndo pelas ruas da cidade em alta velocidade de forma desenfreada, algumas “vezes à noite e com os faróis apagados” pondo em risco a vida das pessoas, e atropelamentos aconteciam com frequência se fazendo necessário que as autoridades locais tomassem as medidas cabíveis.<sup>339</sup>

---

<sup>335</sup> Idem.

<sup>336</sup> O Lidador, 22/09/1923.

<sup>337</sup> BENCHIMOL, 1985, p.608.

<sup>338</sup> HARDMAN, 2005, p.47.

<sup>339</sup> O Lidador, 24/11/1923.

Só que o problema que atingia Vitória era o mesmo que atingiu a maioria das capitais brasileira, a exemplo do Rio de Janeiro, Recife e Aracajú, onde o automóvel chegou no momento em que não havia uma infra-estrutura viária adequada e leis para regulamentar o trânsito.<sup>340</sup>

A regulamentação do trânsito na Cidade da Vitória ocorreu na sala de sessões da Câmara de Vereadores em 4 de dezembro de 1924, quando foi sancionada a Lei nº 240, com esta o Conselho Municipal resolvia que o trânsito de automóveis de passeio e de carga no perímetro da cidade ficava regularizado.<sup>341</sup>

Entre as medidas tomadas pelo Conselho, a Lei proibia que os automóveis desenvolvessem velocidade nas ruas Barão da Escada, Rio Branco, Rui Barbosa, Joaquim Correia, Avenida José Bezerra, Travessa Melo Verçosa e Praça Leão Coroado. O condutor só podia trafegar a noite se o carro estivesse com os faróis acesos e uma lâmpada iluminasse a placa.

Ao entrar em uma rua o condutor do veículo deveria avisar para evitar colisões, e estacionar nos dias de movimento só nos lugares permitidos pela prefeitura. Para trafegar os donos de automóveis tinham que pagar à prefeitura uma taxa mencionada na lei orçamentária, que no ano seguinte, 1925, custava 40\$000 (quarenta mil réis) para os carros de passeio, e 80\$000 mil réis para os veículos de carga.<sup>342</sup>

Os automóveis registrados em outros municípios que permanecessem circulando por até 20 dias na cidade estavam isentos do imposto, porém, se ultrapassassem o prazo deveriam pagar e, os que tivessem funcionando na praça pagavam 1:000\$000 conto de réis.<sup>343</sup> Todos os carros para circular deveriam estar com placas, constando o número do registro feito pela prefeitura local ou por outras prefeituras.

Para guiar um automóvel o chauffeur precisava ser maior de idade e ter uma “carta de habilitação”, esta carta era fornecida pela prefeitura, e para obtê-la pagava-se uma taxa, em seguida o candidato era submetido a um exame, no qual era acompanhado por uma equipe escolhida pelo prefeito. Quem desobedecesse à lei seria punido com multa entre 20\$000 e

---

<sup>340</sup> Cf. SEVCENKO,1988; REZENDE,1997; MAYNARD,2011.

<sup>341</sup> Essas informações e as que seguem sobre a Lei 240, estão baseadas na Ata da Câmara de Vereadores da Vitória que registra as leis do ano de 1923-1937,p.4-5, e O Lidor, 13/12/1924, onde a referida lei foi transcrita para publicação.

<sup>342</sup> Ata da Câmara de Vereadores da Vitória, 1923-1937, p.16.

<sup>343</sup> Idem

100\$000 (cem mil réis), no caso de reincidência seria cobrado o dobro da primeira multa. Aqueles que persistissem em infringir à lei teriam suas cartas suspensas por 30 ou 60 dias, e se as infrações cometidas fossem motivadas por “imperícia e propositadamente” o infrator teria sua carta de habilitação cassada.

A lei publicada no dia 5 de dezembro de 1924 entrou em vigor trinta dias depois de sua publicação, mas os acidentes persistiriam, na prática nem condutores e transeuntes estavam acostumados com o ritmo imposto pelas máquinas, antigos ritmos eram quebrados, era preciso ficar de olho bem aberto ao atravessar uma rua, já que aqui e acolá, os jornais estampavam matérias de novos casos de atropelamentos.

Um exemplo encontra-se no periódico O Lidador, de 4 de fevereiro de 1928, que circulou na cidade trazendo a notícia da “morte instantânea” de Anna Izabel, uma senhora de 80 anos que morreu tragicamente após ser atropelada pelo auto-caminhão registrado com o nº 1 que passava em alta velocidade nas proximidades do engenho Bento Velho, guiado pelo chaffeur Luis (conhecido por “caça nickeis”), a vítima foi arrastada e teve suas “pernas e tórax esmagados”.

A velocidade desenvolvida pelo automóvel e a falta de preparo dos condutores e pedestres eram sem dúvida os motivos que provocavam acidentes. Alguns motoristas chegavam a perder o controle do veículo fazendo-o virar.<sup>344</sup> O medo se apoderou da sociedade vitoriense do período, dizia a imprensa local que urgia uma resposta das autoridades aos chaffeurs e seus “carros homicidas” pelas infrações cometidas.<sup>345</sup>

No entanto não eram apenas as pessoas que estavam desacostumadas e ficavam com medo dos veículos a motor. Em 28 de janeiro de 1928, o jornal semanal O Lidador, registrou que o auto-ônibus (“Gigolô”) que fazia o percurso de Vitória à São João dos Pombos, ao passar na estrada em vertiginosa carreira assustou o cavalo de Severino José dos Santos, o qual desembestou aos pulos fazendo com que o “matuto”, por não conseguir domá-lo pelas rédeas fosse atirado ao chão, onde se “esborrachou” e se machucou.

---

<sup>344</sup> O Lidador, 28/01/1928, p.4.

<sup>345</sup> O Lidador, 4/2/1928.

### 3.2 – Uma cidade dita moderna convivendo com o rural?

Na transição do século XIX para o século XX Paris e Londres eram cidades modelo do mundo moderno, caracterizado, tanto no frenesi social, devido o aglomerado populacional, quanto por suas materialidades representadas na arquitetura, em reformas urbanas (como a empreendida por George Haussmann, Prefeito de Paris, durante o governo do Imperador Napoleão III),<sup>346</sup> como o avanço nos meios de transportes, comunicação, eletrificação e redes de saneamento dos setores público e privado, e, como lugar onde primeiramente eram apresentadas ao mundo as novidades da indústria moderna, a exemplo das Exposições Universais.<sup>347</sup>

Neste período a cidade brasileira de maior representação dos padrões das referidas metrópoles da Europa era o Rio de Janeiro. O sistema de eletrificação, a melhoria do setor de transportes com os novos bondes elétricos, a reforma urbana ocorrida no governo do Prefeito Pereira Passos, os cafés e clubes,<sup>348</sup> davam-lhe porte de cidade grande, desenvolvida, uma referência para as demais urbes do país.

Entretanto, mesmo com toda pompa, existiam no interior dessas metrópoles outras urbes que não se enquadravam no padrão moderno da época. Conforme o diálogo que Maria Stella Bresciani, estabelece com outros autores, por trás da Londres e Paris, modelo de civilização e progresso para o mundo, também, existia uma urbe degradante e excludente. Bastava caminhar pelas vielas encortiçadas, mal cheirosas e insalubres que eram encortinadas pelas avenidas e ruas principais, para se chegar ao “inferno”, e, ver que ali, mesmo diante da grandeza e desenvolvimento dessas cidades, o ser humano era excluído e vivia totalmente desprovido das “coisas essenciais à vida”.<sup>349</sup>

Já a cidade do Rio de Janeiro que a elite se orgulhava em dizer que possuía um dos melhores serviços de transporte público do mundo, no qual tinha o bondinho elétrico como símbolo da modernização, convivia na realidade com uma frota de bondes enferrujados que

---

<sup>346</sup> RONCAYOLO, 1999, p.91-92.

<sup>347</sup> Sobre as exposições ver HARDMAN (2005): Exposições universais: Breve itinerário do exibicionismo burguês.

<sup>348</sup> ROCHA, 2000, p. 203.

<sup>349</sup> Ver: “A Descida aos Infernos e A Colméia Popular”. In. BRESCIANI, Maria Stella Martins. Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

ainda contrastava com o tradicional par de burrinhos, e, além disso, o rural se entrelaçava a vida urbana. O cronista Luiz Edmundo relata que,

“Afora os bondes, o tráfego da cidade constitui-se de raros caleches e charretes, e mais freqüentes carroças puxadas por um ou dois cavalos. Mais comum ainda são os carros puxados por braços humanos. As ruas estão cheias de vendedores; alguns puxam pela calçada carroças, com mercadorias: são os “burros-sem-rabo”. Nas carroças, no lombo dos animais, nas costas ou nos braços, homens e mulheres, antigos escravos, imigrantes portugueses, alemães, turcos vão trazendo suas mercadorias. Passa o leiteiro conduzindo atrás de si uma vaca tuberculosa e um bezerro faminto, e o vendedor de aves, as galinhas presas em cestos atados a um burro: cabo de vassoura as costas para equilibrar a carga, vem o cesteiro, o ceboleiro, o paneleiro, o verdureiro; um oferece mocotó, o outro doces; o negro traz carvão ou sorvete; as mulheres vendem doces ou miudezas. A cidade é uma imensa feira. A cidade é um monstro onde as epidemias se albergam dançando sambats magníficos, aldeia melancólica de prédios velhos e acaçapados, a descascar pelos rebocos, vielas sórdidas cheirando mal, exceção feita da que se chama rua do Ouvidor, onde o homem do burro-sem-rabo cruza com o elegante da região tropical.”<sup>350</sup>

Em Vitória de Santo Antão, nos anos pesquisados, algo semelhante se passava, as experiências modernas, validadas pela alocação dos insumos modernos e as mudanças que ocorriam no cotidiano, provocadas por seus impactos, não eliminaram seus traços interioranos, já que, a cidade “moderna”, idealizada e desejada por parte de sua elite local, contracenava com outra urbe em seu próprio espaço urbano. Esta, apresentando-se um tanto quanto rural, lamacenta, escura, fétida, insalubre, não tão moderna, a nos indicar que, talvez, nessa cidade, a fronteira entre o moderno, o “novo” e o antigo, o arcaico não estava tão definida quanto parecia, já que ela continuava com muitos de seus impasses e limitações.

---

<sup>350</sup> EDMUNDO, 1980, p.20-21.

Figura 13 - Imagem da Rua João Cleofas



Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão.

Esta imagem nos mostra novamente o espaço público por nós apresentado no início deste capítulo, a rua Senador João Cleofas. No entanto, em nossa análise é possível compreender algumas diferenças. O fotógrafo, que não sabemos se foi o mesmo da figura 12 ou outro, e que, portanto, continua desconhecido, fez a foto de um ângulo diferente, entre os transeuntes, servindo-lhe a calçada de pedestal.

Sua datação colocou-se como uma incógnita, mas, observando os trajés dos atores sociais que nela aparecem, entendemos que se inseri em nosso recorte temporal. Um exemplo, é o homem no canto direito da imagem, que ao sair do atual “beco do mijo” e subir a calçada, está prestes a cruzar com a mulher que passa em frete da Casa Franca, ele veste um terno de linho branco, uma roupa em voga nos anos pesquisados.

Imaginamos que por causa da quantidade de pessoas transitando nas calçadas e do homem que aparece no fundo da imagem, montado em um animal de carga, seguindo em direção a Avenida Mariana Amália, elemento que chamou nossa atenção, a fotografia tenha sido tirada, provavelmente, em um dia de sábado, dia de feira.

Conforme a imprensa local, frequentemente transitavam pela urbe almocreves e nos dias de feira o número aumentava. Imagens desses homens adentrando o centro da cidade montados em animais conduzindo cargas que pesavam entre 10 e 12 arrobas, com as vestes



“toda esfarrapada”, sob o som estridente das chicotadas pelas principais ruas da Vitória, já que a Rua João Cleofas, antes denominada Rua do Comércio, é onde parte da elite comercial mantém suas casas de negócio, evidenciam que à Vitória da época convivia com um misto de urbanidade/ ruralismo.<sup>351</sup>

A presença dos “matutos” e suas práticas, que eram proibidas pelo Código de Posturas, manchavam a estética urbana e, como o fluxo de transeunte se intensificava a cada dia colocava em risco a vida dos pedestres. Além de se preocupar com os “carros homicidas” e de desviar-se das cargas deixadas nas calçadas, os moradores e visitantes da cidade, também, tinham que tomar cuidado com os corriqueiros atropelos dos animais. Um desses casos, o acidente envolvendo uma criança, foi registrado pelo jornal O Lidador em 21/10/1922,

“No sábado último, à rua Alexandre Luna, foi esmagado por um cavalo na parte sexual, a criança de nome Severino, com cinco anos de idade. Urge uma providencia da parte dos poderes competentes do município, regularizando o transito de animais nos dias de feira nesta cidade.”

Partindo do local onde o fotógrafo fez a imagem, a calçada onde funcionou a Casa Tavares, era só dá alguns passos para trás para estar na desembocadura da Rua Alexandre Luna (atual André Vidal de Negreiros), com o Pátio da Duque de Caxias, Rua Imperial, Rua Barão de Escada e João Cleofas, na referida artéria a atividade comercial era intensa, além de muitas lojas, nela, também, localizava-se o mercado público.

Transitar nas ruas da Vitória na época não era fácil. Em dias de feira os vendedores de caranguejo se espalhavam pelas ruas do centro comercial e a cidade era tomada pela fedentina, incomodando os narizes sensíveis, tanto daqueles que passavam, como dos proprietários de lojas. Segundo a fonte de época, uma loja de barbeiro nas redondezas da feira era uma das prejudicadas, sendo seus clientes, frequentemente, incomodados pelo mau odor que exalavam dos crustáceos.

Mas, o cheiro fétido não era proveniente apenas dos caranguejos. Tomando como mapa a imagem, bastava o transeunte cruzar a João Cleofas e entrar no “beco do mijo”, caminhar toda sua extensão e chegar na Rua Melo Verçosa (antes Rua da Salgadeira), para no trecho que ficava por trás das padarias Naval e Progresso, suas narinas sentirem um fedor

---

<sup>351</sup> O Lidador, 29/10/1921; 03/12/1921.

“insuportável” que invadia parte da Melo Verçosa e quase toda a Estrada Nova (hoje Rua Eurico Valois), pondo em risco a saúde de passantes e moradores, provocado pela abertura de uma valeta.

Outra fonte de miasmas estava na Mariana Amália, o Riacho Roncador que seguia o curso da mencionada avenida estava recebendo das casas que ficavam em sua margem parte dos dejetos de fossas com vazamentos.<sup>352</sup> O pior era que depois de cortar a cidade junto com a Mariana, o Roncador jogava toda a poluição no Rio Tapacurá, contaminando a água que era usada nos banhos de rio e utilizada por muitos para beber.<sup>353</sup>

Para agravar mais ainda a situação, os carroceiros encarregados de fazerem a limpeza pública estavam coletando o lixo e aterrando nas margens do Tapacurá e, a Usina Elétrica lançando os despejos em seu leito, com isso, não dava outra, o rio e os riachos ficavam cheios de focos de mosquitos, que devido o clima quente se proliferavam rapidamente infestando a Cidade da Vitória.<sup>354</sup>

E as muriçocas não eram as únicas a invadir as ruas vitoriense. Nelas andando o pedestre deparava-se com animais, como porcos e cachorros.<sup>355</sup> Isso, talvez, explique porque os ambientes do Cine Diogo Braga e Iracema haviam se tornado em pulguedos. Em uma das crônicas que Verçosa Filho, escreveu, o apelo é para que se dedetizem os cinemas,

“ou aparece “Detefon” e desaparece as pulgas ou então o publico deve dar sua resposta deixando de comparecer aos cinemas da cidade. É o caso de se dizer: Nunca tantos habitues, devem tantas coceiras a tantas pulgas do Braga e do Iracema.”<sup>356</sup>

De acordo com a imprensa a falta de higiene era tanta que alguns monumentos da cidade se encontravam em verdadeiro abandono, num estado deplorável de conservação. O monumento construído em comemoração pela chegada do século XX, inaugurado em julho de 1901, no seu ápice a cruz que fora colocada estava totalmente coberta por um cortiço, a Praça Ambrósio Machado (atual, Praça 3 de Agosto), erguida em memória a vitória alcançada no Monte das Tabocas no século XVII, estava com seu anjo, monumento, que segundo a lenda

---

<sup>352</sup> O Lidador, 26/11/1921.

<sup>353</sup> O Lidador, 28/01/1928.

<sup>354</sup> O Lidador, 04/04/1931.

<sup>355</sup> O Lidador, 21/01/1928.

<sup>356</sup> O Progresso, 10/12/1955.

popular, tocará sua trombeta no dia final, totalmente sem cuidados, tomado por um lodo escuro.<sup>357</sup>

Dessa forma, a urbe vitoriense estudada em nosso recorte temporal, não estava livre dos antigos problemas que a tinha assolado nas décadas anteriores, era vista pelos visitantes como uma cidade epidêmica e insalubre, e que ao voltarem para suas cidades de origem, faziam crê lá fora que Vitória, era uma cidade doentia.

Segundo Fabio Gutemberg (2003), o discurso de higienização e progresso, que vigorava no século XIX e início do XX, nas cidades brasileiras era interessado, pois eram direcionados apenas para as áreas centrais, uma vez que, eram áreas que se valorizavam economicamente como centros comerciais.<sup>358</sup> No entanto, como parecem indicar as fontes de época, no caso da Vitória de Santo Antão, talvez, o desejo de parte da elite de fazê-la moderna, modernizando suas áreas centrais, não se concretizaram da maneira que idealizavam.

O bairro do Livramento que visualizamos no início do capítulo, no prelúdio da década de 1950 continuava, segundo a fonte jornalística, com a mesma estética arcaica de décadas passadas.<sup>359</sup> Na Rua Rui Barbosa, uma das principais da cidade e do bairro, representante do progresso da urbe, onde funcionava banco, coletoria, cinema e cartório, por causa da sua largura quase não dava para transitar dois carros ao mesmo tempo, e se fosse ampliada faltaria espaço para os pedestres, mas, além de não ter largura suficiente, o seu calçamento era tão desnivelado, proveniente do tempo de assentamento das pedras, que quando passava um veículo tinha-se a impressão de que a qualquer momento o mesmo perderia o controle e se chocaria com um dos postes de iluminação ou subiria à calçada atingindo os passantes.<sup>360</sup>

Desembocando na Avenida 15 de Novembro, o calçamento prosseguia com tantos defeitos que quando chovia se formava grandes poças de água e lama, e mesmo que pareça que o descaso com essas ruas seja culpa apenas do poder público, a fonte de época indica que a população também, contribuía para que elas se tornassem mais inestéticas e insalubres. Isso porque por trás dos prédios situados no trecho da urbe que era formado pela Rui Barbosa, 15 de Novembro, passando pela Estrada Nova e Melo Verçosa, os cidadãos despejavam lixo e

---

<sup>357</sup> O Lidador, 27/10/1923.

<sup>358</sup> SOUSA, 2003, p.64.

<sup>359</sup> O Lidador, 18/02/1950.

<sup>360</sup> O Lidador, 28/02/1953.

durante à noite os “desocupados” da cidade iam para lá, evacuar seus excrementos. Fazendo dos fundos das casas, localizadas nas mencionadas artérias, de “aparelho sanitário”.<sup>361</sup>

Do outro lado, no bairro da Matriz, a Melo Verçosa, no final da década de 1920 era margeada por sítios que comportavam plantações de capim, fruteiras e criações de animais, isso, bem as portas do espaço onde se realizavam as atividades comerciais, o centro comercial.<sup>362</sup> Já na Rua Alexandre Luna, no início dos anos de 1950, não tinha calçamento e com a chegada das chuvas se tornava um lamaçal.<sup>363</sup>

Além disso, as novas construções que se erguiam em Vitória, não apresentavam um padrão estético que agradava. Fosse nas ruas principais ou nos bairros, as casas estavam sendo construídas sem planejamento e embelezamento.<sup>364</sup> A título de exemplo, o bairro de Água Branca, crescia completamente desordenado, as residências eram feitas sem “gosto artístico” e “desalinhadas”, totalmente contrárias ao que idealizava parte da elite, de que com a construção do Campo de Pouso e implantação do Aero Clube, se erguesse um bairro esteticamente moderno.<sup>365</sup>

---

<sup>361</sup> O Progresso, 08/02/1953.

<sup>362</sup> O Lidador, 21/01/1928.

<sup>363</sup> O Progresso, 22/08/1953.

<sup>364</sup> O Lidador, 18/04/1931.

<sup>365</sup> O Lidador, 15/03/1947, p.2.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o surgimento da Revolução industrial, novos instrumentos e equipamentos foram criados e/ou aperfeiçoados, os quais contribuíram para um melhor e, mais rápido desenvolvimento dos setores econômico – sociais, momento, que doravante não deixaram de figurar no decorrer dos séculos seguintes varias invenções que provocaram impactos em diversas sociedades.

Maquinas e equipamentos, que impulsionaram as principais cidades da Europa e do mundo para o desenvolvimento. Urbes que em cosmo-visão eram percebidas como espaços europeus que alcançavam o topo do progresso, passando consecutivamente esses instrumentos a serem considerados como objetos representantes do moderno.

Uma miríade de melhoramentos na indústria têxtil, no setor de transportes; como a implantação das estradas de ferro, as redes telegráficas, a eletricidade, novos métodos de saneamento e outros, fizeram cidades como Londres e Paris, no século XIX, serem conhecidas como modernas. É bem certo que não eram apenas esses objetos modernos que traduziam essas urbes como grandes centros, mas, também, o frenesi, caracterizado pelo grande número de habitantes que nelas viviam, cidadãos que enchiam suas ruas cotidianamente.

Esses ícones modernos, que haviam transformado indubitavelmente a cotidiano e as relações sociais na Europa, passaram a ser cobiçado por países que almejavam o progresso, por exemplo, o Brasil. Um sonho que só, viram os brasileiros começar a se concretizar a parti de meados do século XIX, em cidades como o Rio de Janeiro e Recife, as quais, logo se tornaram referências de cidades modernas, para as urbes interioranas do país.

Conforme demonstramos nas laudas anteriores, na cidade da Vitória, dos anos de 1920 a 1950, também, ansiavam seus cidadãos por certas máquinas e equipamentos, pois, pensavam encontrar nelas a alavanca para o progresso. Buscando respostas para nossas inquietações, colhemos em vários arquivos fontes de época, que depois analisadas, lidas, cotejadas e interpretadas, pudemos mostrar suas alocações, recepções e rejeições, mais, além disso, exploramos partes do cotidiano da cidade e as mudanças provocadas pelo impacto de alguns insumos modernos.

O trem de ferro foi um dos exemplos apresentados. Dada sua chegada na cidade, o som do apito da máquina passou a controlar o tempo das conversas, o início do trabalho no campo, a vinda do gazeteiro, trazendo às notícias da capital e do mundo e, até o anúncio da chegada da pessoa amada. A estação e adjacências tornou-se um espaço de sociabilidade e lazer, um espaço de festas e recepções, tanto para vitorienses, como para visitantes.

Além disso, elementos como o trem, o telégrafo, o automóvel, o telefone e o avião, contribuíram para uma maior rapidez no deslocamento e, comunicação dos vitorienses com outros espaços.

Com a implantação da luz elétrica os vitorienses tiveram seus dias mais alongados, as festas noturnas ganharam mais ênfase e, algumas de suas ruas enquanto noite tornaram-se mais movimentadas. Já os cinemas além de influenciar com suas experiências modernas, afinal, através das telas os contemporâneos entravam em contato com o mundo moderno, eram também, as principais casas de diversões da sociedade na época e ponto de encontro de casais de namorados.

Enfim, esses insumos, contribuíram para uma modificação no cotidiano dos praticantes do âmbito vitorienses do período em estudo, pensado, sobretudo, a dimensão simbólica e grau de recepção ou rejeição que seus habitantes mantinham com tais equipamentos e melhoramentos urbanos.

Entretanto, as fontes indicaram que enquanto uns, abraçavam as mudanças, outros confrontavam a modernidade mostrando suas conseqüências. Mesmo as transformações urbanas que ocorreram não impediram que a cidade da Vitória comportasse em seu próprio espaço urbano, outra urbe, escura, suja, mal cheirosa, insalubre e incivilizada, ainda de forte relação com o rural.

Dessa forma, assinalamos nossas linhas finais nesse trabalho que por hora discorreremos. Esperamos, que, na verdade, o façamos de forma momentânea, sem, pensarmos numa conclusão, num ponto final nessa história que em partes, acabamos de contar, uma escrita que desejamos que contribua para com a sociedade.

Por fim, somos gratos aos atores sociais do tempo investigado que, não sabemos, se de forma consciente ou inconsciente registraram as representações do tempo vivido, por ter nos legado estas passagens, refiro-me as fontes mencionadas no decorrer desse trabalho, as quais

possibilitaram-nos reconstruir em representação esta história sobre as transformações urbana da Vitória de Santo Antão, entre as décadas de 1920 e 1950.

## REFERÊNCIAS

ARAGÃO, José. **História da Vitória de Santo Antão: da cidade do Braga à cidade da Vitória (1626-1843)**. Vol. I, Recife, ed. Biblioteca pernambucana de história municipal, 1977.

\_\_\_\_\_. **História da Vitória de Santo Antão: da cidade da Vitória à da Vitória de Santo Antão**. (1843-1982) – Vol. II, Recife, FIAM/ Centro de Estudos História Municipal, 1983.

\_\_\_\_\_. **História da Vitória de Santo Antão: da Cidade da Vitória à da Vitória de Santo Antão**. (1843-1982) – Vol. III, Recife, FIAM/ Centro de Estudos História Municipal, 1983.

ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e Simbólicas (1880-1925)*. In. **A Paraíba no império e na republica: estudos de história social e cultural**. 3<sup>a</sup>. ed., Campina Grande; EDUFCG, 2006, p.67-112.

\_\_\_\_\_. *História e Representação Hoje: por uma nova mimesis*. In. **Epistemologia, historiografia & linguagens/** Gervácio Batista Aranha, Elton John da Silva Farias (orgs.). Campina Grande: EDUFCG, 2013. p. 27-56.

\_\_\_\_\_. *Das tramas político-econômicas à emergência de um novo espaço tempo (1880-1925)*. In. **História da Paraíba**. 2 edição. Campina Grande: EDUFCG, 2008, p.111-121.

\_\_\_\_\_. *Da vida pública noturna nas cidades do norte brasileiro: recepção ao teatro e ao cinema na passagem do século XIX para o XX*. In. **Ariús** Revista de Ciências Humanas e Artes. Campina Grande. ISSN 0103-9253, v.14, n.1/2, jan./dez., 2008. p.103-118.

\_\_\_\_\_. **Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925)**. Campina Grande: EDUFCG, 2006.

ASSIS, Machado de. *Conto Evolução*. In. **Obra Completa**. Afrânio Coutinho (org.). Rio de Janeiro: Vol. II. Editora José Aguilar, 1962. p.703-708.

AGUIAR, Edson Barbosa de. **Exemplares arquitetônicos na cidade da Vitória: do neoclássico ao ecletismo**. (Monografia). Vitória de Santo Antão: FAINTVISA, 2010.

ANDRADE, Claudionor de. *Jerusalém- A Capital Eterna e Indivisível de Israel*. In. **Geografia Bíblica**. 21<sup>a</sup>. Ed. Rio de Janeiro. CPAD, 2008, p.209-216.

AIRES, José Luciano de Queiros. *Com as Fotografias em Cima da Mesa: o que fazer historiador?*. In. **Epistemologia, historiografia & linguagens/** Gervácio Batista Aranha, Elton John da Silva Farias (orgs.). Campina Grande: EDUFCG, 2013. p. 234-252.



ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Prefácio. In. **A medusa da modernidade: a cidade do Recife à luz da fotografia/ R.S. Berral.** – Campina Grande –PB.: Ed. UFCG, 2009. p. 13-17.

BARROS, José d' Assunção. **Cidade e história.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

BAIRRAL, M. A. e AMORIM, R.L. PCNs, Matemática, Interdisciplinaridade e Transversalidade: As Muitas Faces da Moeda. In. **Pátio Revista Pedagógica.** Porto Alegre, n. 15, 34-38, nov. 2000/jan.2001.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX:** o espetáculo da pobreza. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar:** a aventura da modernidade. Tradução de Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L.Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BENJAMIN, Walter. “Pequena História da fotografia”.In. **Obras Escolhidas** – Magia e Técnica, Arte e Política. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo, Brasiliense, 1993.

BENCHIMOL, Jaime Larry. A modernização do Rio de Janeiro. In: BRENNA, Giovanna Rosso del (Org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos:** uma cidade em questão II. Rio de Janeiro: Index, 1985, p.599-612.

BOURDIEU, Pierre. **O sociólogo e o historiador/** Pierre Bourdieu, Roger Chartier. Tradução de Guilherme João de Freitas. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2011.

BURKE, Peter. **A Escola dos Annales (1929-1989):** a Revolução Francesa da historiografia; tradução Nilo Odília. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997.

\_\_\_\_\_. **A escrita da história:** novas perspectivas. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Editora Unesp, 2011.

\_\_\_\_\_. **A tradução cultural nos primórdios da Europa Moderna/** Peter Burke e R. Po-chia Hsia. Tradução de Roger Maioli dos Santos. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

CHARTIER, Roger. O mundo como representação. In. **À beira da falésia:** a história entre incertezas e inquietudes/ Tradução de Patrícia Chittoni Ramos. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002. p.61-79.

\_\_\_\_\_. **A História Cultural:** entre práticas e representações. Tradução Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.

Cidade do Braga – Santo Antão – Vitória – Vitória de Santo Antão. In. **Revista do Instituto Histórico da Vitória de Santo Antão.** Vol. I, 1954. p.66-77.

CRISÓSTOMO, Zilda Mauricio. Embaralhado de Sombras. In. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão**. Vol. IX, 1986. p. 67-70.

DANTAS, Eugênia; BURITI, Iranilson. Apresentação: caminhos de investigação. In. **Metodologia do ensino e da pesquisa: caminhos de investigação**. Eugênia Dantas e Iranilson Buriti (Orgs.). João Pessoa / Campina Grande: Idéia / EDUFCEG, 2008, p.9-13.

DIAS, Fabrício da Costa; FRARI, Douglas Daniel Del. Computador e Internet: Janela para comunicação e intervenção no mundo. In. **III Encontro Estadual de Novas tecnologias para Aperfeiçoamento Científico 2007 (III ENTEC)**, caderno de fundamentação teórica. Pernambuco: 28 à 30/11, p.19-28.

EDMUNDO, Luiz. A cidade é uma grande feira. Todos trazem algo para vender, onde nesta terra” só o comércio prospera.” In. **Nosso Século. Memória fotográfica do Brasil no século 20**. São Paulo: Abril Cultural, vol. I (1900-1910), 1980, p.20-21.

FARIAS, Ignez Cordeiro. Introdução. In. **Octavio Marcondes Ferraz. Um pioneiro da engenharia nacional** – depoimento/ Centro da Memória da Eletricidade no Brasil: coordenação de Renato Feliciano Dias. Rio de Janeiro: Memória da Eletricidade, 1993, p. 9-13.

FERRAZ, Octavio Marcondes. **Um pioneiro da engenharia nacional** – depoimento/ Centro da Memória da Eletricidade no Brasil: coordenação de Renato Feliciano Dias. Rio de Janeiro: Memória da Eletricidade, 1993.

FERREIRA, Raquel França dos Santos. UMA HISTÓRIA DA CAMPANHA NACIONAL DA AVIAÇÃO (1940-1949): o Brasil em busca do seu ‘Brevê’. In. **Revista Cantareira** - Edição 17 / Jul-Dez, 2012, p.75-86.

FREYRE, Gilberto. **Nordeste**. 3. ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1961.

FUNDAÇÃO DE INFORMAÇÕES PARA O DESENVOLVIMENTO DE PERNAMBUCO – FIDEPE. Vitória de Santo Antão. Recife, 1981. (Monografias Municipais, 3)

FREUND, Gisèle. “A fotografia nos tempos da monarquia de julho”. In. **Fotografia e Sociedade**. Tradução de Pedro Minguel Frade. Lisboa, Vega, 1995. p. 34-43.

GINZBURG, Carlo. **O Fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício**. Tradução de Rosa Freire d’Aguiar e Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

\_\_\_\_\_. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva**. 2 edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HÉLIO, Guimarães. **Machado de Assis, o fotógrafo do invisível**: o escritor, sua vida e época em crônicas e imagens. 1ª ed. São Paulo : Moderna, 2008.

HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções**. Lisboa: Presença, 1978.

HUNT, Lynn. **A nova história cultural**/ org. Lynn Hunt; Tradução de Jefferson Luiz Camargo, 2ª Ed, São Paulo; Martins Fontes, 2001.

KOSELLECH, Reinhart. “Espaço de Experiência” e “horizonte de expectativa”: duas categorias históricas. In. **Futuro passado: contribuição a semântica dos tempos históricos**. Tradução de Carlos Almeida Pereira. Rio de Janeiro. Ed. PUC- Rio, 2011. p.305-327.

LE GOFF, Jacques. Prefácio. In **Apologia da história, ou, O ofício do historiador**/ Marc Bloch. Tradução de André Telles. Rio de Janeiro: Zahar, 2001. p.15-34.

LINS, Edson da Costa. **Vitória que o tempo levou**. Recife: Perfil Editora, 1991.

LINS, Aline Maria Grego. A Tv jornal e os anos 60: glórias e crises de uma emissora local. **II Encontro Nacional da Rede Alfredo de Carvalho**, Florianópolis, de 15 a 17 de abril de 2004, p. 1-10.

LORIGA, Sabina. O historiador entre a história e a memória. In. **Memórias e narrativas (auto) biográficas**/ Angela de Castro Gomes e Benito Bisso Schmidt, organizadores. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009, p. 13-37.

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In. **O Historiador e suas fontes**. Carla bassanezi Pinsky e Tania Regina de Luca (orgs.). São Paulo: Cotexto, 2009. p. 111-153.

MAYNARD, Andreza Santos Cruz. Aracaju, Automóveis e Cinemas: Traços da Modernidade no início do século XX. In. **Populares na cidade: vivências de trabalho e de lazer**/ Antonio Clarindo de Souza (org.). João Pessoa: Ideia, 2011, p.109-131.

MACIEL, Laura Antunes. Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil. In. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 21, nº 41, p. 127-144. 2001.

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste**. Campina Grande: EDUFCEG, 2007.

\_\_\_\_\_, **Uma família de engenheiros ingleses no Brasil**: de Mornay Brothers. Recife: Ed. Livro Rápido, 2008.

MELLO, Jeronymo Martiniano Figueira de. **Ensaio Estatística Civil e Política da Província de Pernambuco**. Recife: Tipografia de M. F. de Faria, 1852.

MELO, D. Hildebrando de. Era assim a moagem dos engenhos do Tapacurá. In. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão**. Vol. XI, 1991. p. 9-11.

MENESES, Lená Medeiros de. Nas trilhas do progresso: Pereira Passos e as posturas municipais (1902-1906). In SOLLER, Maria Angélica, e MATOS, Maria Izilda S. (orgs.). **A cidade em debate**. São Paulo: Editora Olho D'água, 1999, pp. 109 - 127.

MIRANDA, José Thiago de. **Antologia em Prosa e Verso**. Recife: Artegrafi, 1991.

MIRANDA, José. Figuras e fatos da Vitória. In. **Revista do Instituto Histórico da Vitória de Santo Antão**. Vol. IX, 1986. p. 29-32.

MORAIS, Pedro Humberto Ferrer. et. al. **História da Vitória de Santo Antão**. Vitória de Santo Antão: IHGVSA (ISBN- 978-85-908327-2-0), 2011.

O Diário e a História. In. **Diário de Pernambuco (180 anos)**. Caderno 2 (1855-1884), outubro/2005, p.1-24.

PROST, Antoine. A história se escreve. In. **Doze lições sobre a história**. Belo Horizonte: Autentica editora, 2008, p. 235-252.

\_\_\_\_\_. Social e cultural indissociavelmente. In. RIOUX, Jean Pierre e SERINELLI, Jean François. **Para uma história cultural**, Lisboa, Ed. Estampa, 1998, p.123-137.

PEASVENTO, Sandra Jatahy. **História & História Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

\_\_\_\_\_. Cidades visíveis, Cidades sensíveis, cidades imaginárias. In. **Revista brasileira história**, janeiro-junho, año/vol. 27, n. 53. Associação Nacional de História, São Paulo, Brasil. 2007, p.11-23.

PEREIRA DA COSTA, F. A. **Anais Pernambucanos (1493-1590)**. Recife: Arquivo Público Estadual. Vol. I, 1951.

\_\_\_\_\_. **Anais Pernambucanos (1591-1634)**. Recife: Arquivo Público Estadual. Vol. II, 1952.

REZENDE, Antonio Paulo, 1952 – **Desencantos modernos: histórias da cidade do Recife na década de XX**. Recife: FUNDARPE, 1997.

\_\_\_\_\_. Cidade e modernidade: Registros Históricos do Amor e da Solidão no Recife dos anos 1930. In. **História: cultura e sentimento: outras Histórias do Brasil/** apresentado e organizado por Antonio Torres Montenegro... et al. - Co-edição – Recife: Ed. Universitária da UFPE; Cuiabá: Ed. Da UFMT, 2008. p.45-71.

RICOEUR, Paul. Teoria da Interpretação. Tradução: Artur Morão. Lisboa: Edições 70, 2011.

ROCHA, Amara Silva de Souza. Modernas Seduções Urbanas: A eletricidade no Rio de Janeiro da Belle Époque. In. **Anos 90 (Revista do PPGH-UFRGS)**. Porto Alegre, vol. 8, n.14, dezembro de 2000, p. 202-217.

RONCAYOLO, Marcel. **Mutações do Espaço Urbano**: a nova estrutura da Paris Haussmanniana. Tradução: Eveline Bouteiller Kavakama. Proj. História, São Paulo, 1999, p. 91-96.

SANTOS, Michelle dos. **A Construção de Brasília nas Tramas de Imagens e Memórias pela Imprensa Escrita (1956-1960)**. Brasília. Universidade de Brasília, 2008.

SANTOS, Milton. A produção da globalização. In. **Por uma outra globalização**: do pensamento único a consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2010, p. 23-33.

SCHNEIDER, Roque. **O passado não é um morto total**. In. Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão. Vol. IX, 1986, p. 21.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmo e ritos do Rio. In. **História da Vida Privada no Brasil**. Coordenador-geral da coleção: Fernando A. Novais e Nicolau Sevcenko (org.). São Paulo. Companhia das Letras, 1988, p.513-619.

SETTE, Mario. **Arruar**: Uma história Pitoresca do Recife Antigo. Rio de Janeiro. Livraria-Editora da Casa do Estudante do Brasil, ed.2, 1948.

SONTAG, Susan. “Na caverna de Platão”. In. **Sobre Fotografia**. Tradução de Rubens Figueiredo. São Paulo, Cia das Letras, 2004. p. 11-35.

SOTERO, Ronaldo. **Hotel Fortunato**: Inventário da Memória. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão. Vol. IX, 1986. pp. 39-41.

SOUSA, Fabio Gutemberg Ramos Bezerra de. **Campina Grande**: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945). In. Revista Brasileira de História, vol. 23, dezembro/2003, p.61-92.

TOLENTINO, Mônica Martins Andrade; SOUSA, Felipe Crispim. **Hangar da UFVJM no Aeroporto JK em Diamantina - MG – Brasil**. In. Revista Vozes dos Vales da UFVJM: Publicações Acadêmicas – MG – Brasil – Nº 03 – Ano II – 05/2013 Reg.:120.2.095–2011 – PROEXC/UFVJM – ISSN: 2238-6424 – p.1-27.

VASQUEZ, Pedro Karp. **A fotografia no Império**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2002.

## **FONTES OFICIAIS**

Ata da Câmara de Vereadores da Vitória (1914-1926).

Código de Posturas do Município da Vitória Lei nº42 de 1897. In. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão**, volume 7, 1977. p. 102-126.

FUNDARPE, Proposta de Tombamento da Estrada de Ferro Recife – Gravatá. Recife: 1984. p. 2-51.

## **PERIÓDICOS**

O Diário de Pernambuco.

O Correio de Santo Antão.

O Lidador.

O Progresso.

Jornal Vanguarda (de Caruaru).

## **INTERNET**

[www.avozdavitoria.com](http://www.avozdavitoria.com) Acesso em: 01/03/2014. Melhores momentos da inauguração do Vitória Park Shopping (Arquivo).

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmum=261640&search=pernambucolvitoria-de-santo-antao>. Acesso em 3/8/13.

## **REVISTAS**

Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão, Vol., I, II, IX, XI.

Revista A Pilheria, 04/02/1928.

## **INSTITUIÇÕES PESQUISADAS**

Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco – FUNDARPE.

Instituto Histórico e Geográfico da Vitória de Santo Antão – IHGVSA.

Biblioteca e Centro de Cultura Escritor Osman Lins de Vitória de Santo Antão.

Fundação Joaquim Nabuco – Apipucos- Recife.

Biblioteca Pública do Estado de Pernambuco.