

IMAGENS DE UM COTIDIANO

Flávio Weinstein Teixeira*

Área de difícil conquista, apenas 50 anos após o efetivo início da colonização portuguesa em terras brasileiras é que a Paraíba passa verdadeiramente a fazer parte do Império Colonial Português. Antes disso, a feroz e contínua resistência do nativo, tornou a presença e o regular desempenho de atividades econômicas algo particularmente difícil aos súditos de S.M. El Rei de Portugal. Tanto mais se se considera que, não raro, estiveram esses nativos, ou pelo menos parte deles, associados a outros povos europeus - franceses, sobretudo - que, com idêntico intuito explorador, competiam com os portugueses pela conquista da região.

Durante pelo menos 10 anos, entre 1574 e 1585, instados pela determinação real de não poupar esforços no sentido de garantir sua possessão americana, alguns dos mais poderosos e ricos colonos armaram expedições e percorreram matas e rios, e sofreram todas as espécies de agruras, e praticaram todas as atrocidades que uma guerra de conquista exige, para, finalmente, em 1585, poderem-se proclamar vitoriosos.

Vitória de princípio ainda frágil, fazia-se necessário sua consolidação através de uma definitiva ocupação do espaço paraibano - ao menos daquele trecho que despertava a ambição portuguesa: as valiosas e férteis terras ribeirinhas, já de há muito cobiçadas pelos produtores de açúcar. Consoante essa necessidade, duas medidas se mostraram ser imprescindíveis, e imediatamente foram implementadas. De um lado, fortificou-se a foz do principal rio - que dava mesmo o nome da região, e que servia de acesso à sua porção interna -, como forma de proteger dos ainda possíveis ataques franceses. Por outro lado, parecia

* Professor de História do Brasil da UFPb, Mestre em História do Brasil pela UFPE.
Saeculum II: Jul/Dez/1996

ser evidente que o sucesso da conquista só se daria quando ali florescesse um núcleo de povoamento português.

É nesse preciso momento que, fruto da estratégia de conquista portuguesa, nasce a cidade hoje denominada João Pessoa.

"(...) logo na tarde, que aqui chegámos, instou muito o general com Frutuoso Barbosa, para que quisesse ir duas léguas acima, juncto das Marés, aonde havia muitos mantimentos, da parte do sul do Parahyba (...) fazer povoação; para o que lhe-juntava 80 homens, e indios os mais que podesse (...)" (História da Conquista da Parahyba, 1983, p. 57).

Todavia, embora tenha nascido já cidade, a original povoação de N. S. das Neves (logo em seguida rebatizada de Filipéia de N. S. das Neves) não apresentava mais que umas poucas ruas interligando os poucos edifícios públicos - em número estritamente necessário à administração colonial - às igrejas e demais edificações religiosas. Seu núcleo urbano teve, assim, desde o início, um crescimento lento.

Para isso certamente que concorria a expansão da atividade açucareira. Assentada que era em unidades produtivas tendencialmente autônomas, a produção do açúcar proporcionava uma ocupação espacial preferencialmente em torno dessas mesmas unidades - os engenhos. Restaria à cidade poucas funções além das administrativas e religiosas. O comércio seria uma dessas atividades, a principal delas. Entretanto, a proximidade de Recife e Olinda exerceu um papel inibidor, na medida em que, por ser centro comercial mais ativo e desenvolvido, por sedear um volume de capitais imensamente superior, passou a atrair, preferencialmente, as atividades comerciais.

Quando por volta de 1634 os holandeses, dando prosseguimento à sua política de ocupação e controle do Nordeste Açucareiro, finalmente dominam a cidade, não encontram mais que um pequeno povoado de aproximadamente

mil habitantes (RODRIGUEZ e DROULERS, 1981, p. 15). Rebatizada que foi de Frederikstadt, a cidade não se viu, contudo, alterada em sua já tradicional divisão do espaço e das funções urbanas. Sua parte baixa, ou *Varadouro*, permaneceu concentrando as atividades comerciais, alfandegárias e portuárias; enquanto que à *Cidade Alta* continuou cabendo as funções administrativa, religiosa e residencial.

Foi mais ou menos dentro desse perfil que, mesmo após a expulsão dos holandeses, a cidade desenvolveu-se. A bem da verdade, seu desenvolvimento urbano continuou dando-se a um nível bastante vagaroso. Em princípios do século XIX sua população girava ainda em torno de 3000 habitantes (Idem ibidem, p. 16). Esse pouco adensamento populacional teve, por certo, repercussão em termos de instituir uma ocupação residencial um tanto aleatória. Com efeito, era muito frequente em fins do século XVIII e princípios do XIX - e continuou sendo por longos anos - a existência de sítios e chácaras, o que dava um clima um tanto rural à cidade. Alguns desses sítios são hoje conhecidos bairros, a exemplo do sítio do *Rogers*, o *Trincheiras*, e seu anexo, o *Jaguaribe*; outros permaneceram na memória da cidade enquanto pontos de referência, como o *Cruz do Peixe*, o da *Lagoa* ou o da *Bica do Tambiá* (RODRIGUEZ, 1994, p. 11-12).

Somente em meados do século XIX é que, aparentemente, os poderes públicos tomaram ciência do que isso implicava em termos de dificultar um arruamento minimamente ordenado. Quando em meados da década de 50 do século passado assume a presidência da Província, Henrique de Beurepaire Rohan passa a externar toda a preocupação que uma tal situação despertava. Suas palavras são bem eloquentes a esse respeito:

"Os arruamentos nesta cidade nunca foram nem ainda estão sujeitos a plano algum quer em relação aos alinhamentos quer ao nivelamento, cada um edifica à sua vontade e daí resulta esse

labirinto em que se vai sensivelmente convertendo a cidade."
(Citado em RODRIGUEZ, *idem* p. 24).

É a partir da presidência de Beaurepaire Rohan que a cidade da Parahyba do Norte começa a experimentar alguns empreendimentos urbanísticos modernizadores, mesmo que timidamente. Uma primeira medida adotada, ainda em 1857/58, foi no sentido de se elaborar o que supostamente foi a primeira planta da cidade, feita explicitamente com o objetivo de servir de referência às futuras edificações e arruamentos. O próprio governo provincial foi logo se encarregando de abrir algumas novas ruas. Porém, o que melhor evidencia sua sensibilidade para os graves problemas urbanos, é sua intenção de implantar um sistema de esgotamento sanitário.

É bem verdade que tal sistema não saiu do campo das intenções - como também não sairia do plano das idéias o projeto de fornecer água encanada a domicílio; contudo, o importante é que os poderes públicos agora estavam definitivamente convictos da urgência e necessidade de se proceder a obras que proporcionassem melhores condições de saúde pública. A dolorosa experiência da epidemia de *cólera*, em 1856, não seria facilmente esquecida. Nem as de *bexiga*, *tifo*, *sarampo*, *febre amarela* e, novamente, *cólera*, que nesses anos do século XIX afligiram sucessivamente a cidade.

Nesta perspectiva, todos esses projetos pioneiros - ainda que em grande parte irrealizados - dão bem a dimensão modernizadora/ordenadora com que Henrique de Beaurepaire Rohan quis revestir sua passagem por estas plagas.

A água era outro problema. Ou pelo menos passou a sê-lo a partir do momento em que a tradicional forma de abastecimento mostrou-se ser insuficiente e inadequada para uma cidade que crescia e aspirava dispor daqueles equipamentos urbanos típicos de uma cidade moderna. O fato é que, desde sua primitiva ocupação, a população teve sempre como única forma de abastecimento d'água as fontes, bicas e cacimbas. E tamanha

era a importância que tinham para o cotidiano dos habitantes da antiga cidade da Parahyba, que muitas delas passaram a dar nome a localidades e ruas, a exemplo do *caminho das Cacimbas* e da *rua do Tanque*.

Haviam aquelas bicas e fontes públicas, como a *Fonte do Gravatá*, ou a *Bica dos Milagres*, ou ainda a *Bica do Tambiá* que, com seus fartos volumes, serviam a toda a municipalidade - principalmente à sua população mais pobre. Sua existência, porém, seguramente não era suficiente para garantir o abastecimento de toda a cidade. Muitos foram os proprietários, então, que cavaram cacimbas, poços, tanques; que construíram bicas e fontes para vender águas e banhos. Havia a *Bica de Maria Feia*, a *Cacimba do Dr. Moreira*, a de *Maroca Estrela* e de muitos outros que se utilizavam dos serviços dos aguadeiros, com seus burros carregados de barris, e seus pitorescos nomes - Massú, João Pinga Fogo, Zé Buchinho - para venderem, a 200 réis, água pelas ruas; ou que, por 20 réis, ofereciam um bom banho - "independente do tamanho do banhista" (RODRIGUEZ, citado, pp. 111-116).

Até os anos 50 do século XIX nem mesmo se pensava em alterar esse sistema que a séculos abastecia a cidade. Somente em 1854 é que pela primeira vez o governo provincial cogita de instalar um sistema de fornecimento de água encanada. Como, no entanto, não se dispunha dos vultosos capitais necessários à sua instalação e nenhuma empresa particular se empenhou de fato em explorar o serviço, a idéia não teve continuidade e durante as décadas seguintes os sucessivos governos foram incapazes de alguma coisa a mais que tão somente despertar esperanças nunca realizadas. Tanto assim que, em 1906, passados 50 anos desde que pela primeira vez se fez referência a um sistema de água encanada, os proprietários das "conhecidas *cacimbas do Sabino e do Amorim*" estão ainda preocupados em avisar ao público que, "pelo mal costume de alguns aguadeiros venderem água de péssima qualidade dizendo ratar-se das nossas, resolvemos, a bem da higiene, desta data

em diante marcar os barris e etiquetar as rolhas dos mesmos" (RODRIGUEZ, idem, p. 119).

Esta não era, a rigor, uma queixa pouco comum. Alguns anos antes a Gazeta da Parahyba já havia publicado matéria com igual teor denunciatório, só que neste caso em relação à *Fonte de Tambiá*: "Os poderes públicos têm-se descurado completamente daquela fonte [...] e a água da pior cacimba é vendida como pura água do Tambiá." (Gazeta da Parahyba, Ano I, 16.05.1888).

Passados tantos anos, e seguidamente frustradas as esperanças daqueles que aspiravam comodamente usufruir dos serviços domiciliares de água encanada, finalmente em abril de 1912 se põe para funcionar pela primeira vez as bombas que puxariam as águas dos poços perfurados lá pelas matas do *Buraquinho* e a distribuiriam pela cidade. À festa de inauguração, por sua vez, como noticiou um jornal, não faltou o caráter solene, com banda de música tocando para o presidente do estado, autoridades de modo geral e "muitas outras pessoas" (Estado da Parahyba, Ano II, 23.04.1912). Dava-se, assim, início ao serviço de abastecimento d'água que, à medida em que se expandia e atingia parcelas cada vez maiores da população, paralelamente decretava o fim de todo um estilo de vida, de toda uma economia popular: a daqueles que viviam da venda de águas e banhos.

A iluminação pública, outro dos requisitos básicos a qualquer cidade que se pretendesse minimamente civilizada, passou também por um processo lento, cheio de marchas e contramarchas, até atingir uma extensão e qualidade aceitável. Ao longo de um período bastante largo, a marca predominante foi a de uma escuridão que apenas tímida e esporadicamente era amenizada por iniciativas nem sempre governamentais. Nas palavras de um autor:

"A iluminação pública da Paratba, nunca no tempo da colonização, fora vista como um problema social, cuja solução

dependia dos poderes públicos, no núcleo de moradores que então existia.

As trevas da noite, na cidade da Paraíba, somente eram desfeitas em poucos pontos: nos frontispícios dos conventos, das igrejas, nas portas dos quartéis e nas casas das guardas do Palácio dos Governadores da primitiva cidade" (RODRIGUEZ, op. cit., p. 93).

Tal estado de coisas perdurou pelo menos até os anos 20 do século XIX quando, dando início a um novo serviço, a Junta Governativa mandou, em 1822, colocar 40 lampiões de azeite de mamona através da *Cidade Alta*. Ao *Varadouro*, tal benfeitoria só seria estendida sete anos depois. A cidade passou a contar, desde então, com 50 combustores de uma luz amarelenta e pálida a quebrar-lhe o pretume das noites sem lua.

Durante os 50 anos seguintes era essa a luz com que os habitantes da cidade podiam contar para iluminar-lhes os caminhos e os logradouros públicos. É bem verdade que houve, ao longo desses anos alguns melhoramentos, principalmente no que diz respeito ao número de pontos de luz. Todavia, não foram de modo algum suficientes para dar uma nova feição a esse que era um dos serviços mais reclamados pelos cidadãos.

Em finais do século XIX a cidade ainda amargava o aspecto lúgubre das noites mal iluminadas. Foi quando, em meados da década de 1880 o governo provincial firma um contrato para a iluminação a querosene. A melhoria era sem dúvida significativa, porém não a ponto de satisfazer por completo as necessidades da cidade.

"Pelo modo por que está sendo feita a iluminação desta cidade é preferível não tê-la, poupando-se assim para fim mais proveitoso os dez contos anuais que despense a Província.(...).

O querosene que é utilizado para iluminação é da pior qualidade e só dá alguma luz enquanto os depósitos estão cheios; logo porém que eles principiam a abaixar a luz vai também perdendo sua intensidade até extinguir-se." (Gazeta da Parahyba, Ano I, 05.09.1888).

Problema que se torna mais agudo quando se observa que, por volta de 1902, não passava de 250 o número de combustores a gás líquido (querosene); de outra parte, a essa altura, a iluminação elétrica era o que realmente seduzia a elite local, sequiosa de poder exhibir este que era um inequívoco signo da modernidade.

Porém, os custos que um serviço de iluminação elétrica acarretaria eram superiores às disponibilidades financeiras dos poderes públicos. Um meio termo foi o uso, por parte das repartições públicas e de alguns dos estabelecimentos privados, cujos proprietários eram mais atilados, de dois novos combustíveis alimentadores das lâmpadas: o álcool e o gás acetileno. Estes eram combustíveis que proporcionavam uma capacidade de iluminação imensamente superior ao querosene. Tanto assim, que o *Teatro Santa Roza*, um dos locais de mais nobre frequência da sociedade paraibana, adaptou seu belíssimo, grandioso e afamado lustre ao gás acetileno (ou carbureto). Também o *Clube Astréia*, este um reduto ainda mais exclusivo da elite local, inauguraria sua iluminação a carbureto.

Mais uma vez seria João Machado que, quando no exercício da presidência do estado, e tal como também ocorrera com o serviço de abastecimento d'água, inauguraria a iluminação elétrica na Paraíba. A partir de março de 1912 pôde, então, contar a cidade com o fornecimento da energia elétrica gerada pela *Usina de Luz Elétrica*, localizada no Tambiá.

Todavia, se de um lado podiam os contemporâneos vangloriar-se, agora, de não mais serem dependentes do serviço de iluminação a querosene, "que constituía uma vergonha para nossos foros de povo adiantado", nem por isso a iluminação elétrica deixou de despertar insatisfações já no momento mesmo em que teve início o seu funcionamento; seja porque as lâmpadas eram de baixa potência (37 velas), seja porque o preço cobrado pela *Empresa Tração, Luz e Força* era "exorbitante e fora das normas estabelecidas nas grandes cidades" (Estado da Parahyba, Ano VI, 15.03.1912 e 06.12.1912).

Entre finais do século passado e inícios do atual, a ocupação da cidade achava-se ainda restrita às suas porções alta e baixa. O *Varadouro*, embora concentrasse as atividades de comércio e serviços de um modo geral, não deixava de ser também uma área residencial. Vicente Gomes Jardim (in AGUIAR e MELLO, 1985, pp. 108-111), escrevendo em 1910 para a Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, chegou a contar um número equivalente de edificações particulares para a cidade alta e baixa. É bem possível que muitas dessas edificações particulares na *Cidade Baixa* se destinassem a negócios e empreendimentos diversos; no entanto, ainda assim, pelo menos no que se refere a residências populares, não há equívocos nos dados apresentados por nosso cronista: a *Cidade Baixa* contava com 361 casas de palha, contra não mais que 382 na *Cidade Alta*.

De qualquer forma, mesmo que não muito extensa a cidade, começava a se mostrar necessário um sistema de transporte que agilizasse as comunicações entre os grandes bairros de *Trincheiras* e *Tambiá* e o *Varadouro*. Transporte de pessoas, mas também de cargas. E foi em atendimento a essa demanda que, em abril de 1895, alguns dos grandes comerciantes da cidade se reuniram para fundar uma companhia de bondes: a *Companhia Ferro-Carril Paraibana*. Até mesmo o presidente do estado, Álvaro Machado, subscreveu algumas ações, tornando-se sócio do empreendimento.

E não há de se negar que tenha sido este um negócio que muito excitamento trouxe ao cotidiano da cidade. Os jornais da época publicavam seguidamente notícias e informações referentes ao andamento dos trabalhos. Em todas se percebia o regozijo com que se aguardava o início daquele serviço que, junto com a água encanada, iluminação pública, calçamento, etc., daria uma nova feição à cidade, uma feição mais moderna e em acordo com a contemporaneidade do mundo. Como registrou um jornalista:

"Num curto espaço de tempo, esta Capital gozará do importante melhoramento do carro de transporte para passageiros e bagagens, ficando assim (sic) e diminuindo as distâncias no percurso da cidade" (Citado em RODRIGUEZ, 1994, p. 180).

Para as crianças, especialmente, os trilhos, os troleis, os burros que puxariam os carros, tudo, enfim, parecia despertar o lúdico e se constituir em fonte de brincadeiras. Algumas delas trazendo algum transtorno e até mesmo prejuízo aos proprietários. Era aparentemente comum as crianças quebrarem as correntes que prendiam os carros quando fora de serviço para deixá-los descer livremente as ladeiras da cidade. Seja lá como for, o certo é que nada seria empecilho suficientemente forte a ponto de obstar o bom andamento das obras. Ansiava-se ardentemente pela inauguração dos serviços e em poder desfrutar dos charmosos *bondés-a-burro* trafegando pelas ruas da cidade. E finalmente, quando em junho de 1896 oficialmente se inaugurou o novo sistema de transporte, a festa que se organizou era bem a expressão desse incontido desejo.

"Foi um dia de festas provincianas, como de outro modo não poderia ser (...).

Foram embandeirados os pontos terminais, e os bondes trafegaram com galhardetes e folhas de pitanga; à noite houve tocata, pelas bandas do 27º da Polícia, tendo sido queimadas várias peças pirotécnicas, que então se chamava fogo de vista" (RODRIGUEZ, op. cit., p. 181).

O trajeto inicial que, partindo da Praça Álvaro Machado, se estendia, na direção de *Trincheiras*, até a Igreja do Bom Jesus e, na direção de *Tambiá*, até o Convento do Carmo, foi paulatinamente sendo ampliado, tanto numa direção quanto noutra, e posteriormente também para os lados de *Tambau*.

É certo que as facilidades de locomoção que os bondes proporcionavam traduziam uma certa sensação de progresso. Todavia, se há algo de intrínseco à noção de progresso é a sua dinamicidade. Os signos e emblemas que identificam e

representam o progresso alteram-se contínua e rapidamente. De modo que, não passaram-se muitos anos para se alardearem as maravilhas dos bondes movidos não mais a tração animal mas, já agora, a energia elétrica. Se, desde 1912 dispunha a cidade do fornecimento de energia elétrica, por que não também dispor de bondes elétricos? Eliminaríam-se, assim, os inconvenientes daqueles animais a sujarem e empestarem a cidade com suas cloacas e fedentinas, e ainda se lucraria com um transporte mais rápido e eficiente.

Contudo, por mais que assim pensassem e para isso se esforçassem as elites locais, foi necessária uma lenta transição até que se pudesse contar plena e exclusivamente com os bondes elétricos. Desde fevereiro de 1914, com a inauguração deste serviço, que a cidade passou a conviver com bondes tracionados a animais e a eletricidade transitando conjuntamente por suas ruas.

E, à medida que ganhava serviços e equipamentos similares àqueles de que dispunham os grandes centros urbanos, a cidade da Parahyba mais e mais se esforçava por erradicar tudo aquilo que poderia ser compreendido como vestígios de seu atraso. O atraso era a sujeira, a desordem, a falta de higiene que persistia em macular a *urbs*. Superar este primitivo estágio era, no entanto, algo que passava necessariamente pelo poderes públicos, pois só eles poderiam não somente realizar as obras e ações reivindicadas mas também estabelecer as normas capazes de ordenar os usos e ocupações dos espaços coletivos. Já em 1884, o Diário da Parahyba destacava a seguinte nota:

"Chamamos a atenção da Ilma. Câmara Municipal para as ruas e praças desta cidade, pois encontram-se nelas grande número de porcos, cabras e outros animais ofensivos" (Diário da Parahyba, Ano I, 28.08.1884).

Igualmente significativa, esta outra nota reclama contra o que considera ser uma má conduta daqueles que se mostravam inaptos para o convívio na cidade:

"Estamos na roça? Não, mas vemos constantemente indivíduos com as camisas para fora das calças, com prejuízo da moral pública" (Diário da Parahyba, Ano I, 08.02.1884).

Em outra ocasião, agora nas proximidades das festas juninas, o mesmo jornal, bradava contra o "estúpido costume de soltar-se bombas"; e já que, mesmo contra a vontade, admitia não haver como impedir a continuidade de costume tão arraigado, pedia às "autoridades competentes" providências que minorassem os possíveis riscos e prejuízos que poderiam daí advir (Diário da Parahyba, Ano I, 15.06.1884).

Por vezes as exigências e cobranças que se dirigiam às diversas instâncias governamentais atingiam níveis de virulência pouco comuns. A 13 de junho de 1912, o Estado da Parahyba publicou uma alentada matéria em que reduzia a Prefeitura a mero órgão de cobrança de taxas e tributos. No que dissesse "respeito ao interesse geral", à "saúde pública", seria ela "uma espécie de coisa inanimada e sem valor", uma "entidade nula que faz parte do organismo oligarca". Daí porque o lamentável espetáculo de

"Ruas sujas, cheias de buracos, de lama, de capim, e de toda sorte de imundície; becos, praças intransitáveis e um medonho lamaçal na porta da alfândega" (Estado da Parahyba, Ano VI, 13.06.1912).

Seguramente que demandas desta natureza tinham origem e objetivavam transformar a cidade segundo a perspectiva de um segmento bem específico da sociedade local. Para as elites - econômicas e intelectuais, sobretudo -, os ideais de uma cidade limpa, higiênica, ordenada se fundiam para formar uma só imagem: a de uma cidade moderna, cujo destino seria de ininterrupto progresso.

Os indícios denunciadores do progresso pareciam ser, entretanto, mais de ordem do simbólico que do material. Neste caso, absorver os signos da modernidade, moldar seus hábitos, comportamentos e sentimentos segundo os padrões

cosmopolitas e contemporâneos era mesmo o que importava. O cinema, o automóvel, a moda, o teatro, os cafés, a vida chique e mundana era o máximo a que podiam aspirar essas elites sequiosas pelo que de admirável esse mundo novo parecia prometer.

O maravilhoso e mundano universo da moda progressivamente envolvia mais e mais a população com os seus sedutores anúncios. As lojas *Palais Royale*, *A Parisiense*, *Casa Giza*, *Grinalda*, *Bernard Norat* e muitas e muitas outras não cansavam de alardear as últimas novidades recebidas, "o que há de realmente de mais alta novidade e importância para o mundo elegante" (Estado da Parahyba, Ano IV, 18.07.1893).

Chapéus, luvas, mantilhas, tecidos, brincos, colares, meias, sapatos, perfumaria, leques, e tudo o mais que distinguia os homens e mulheres elegantes eram oferecidos em uma profusão desconcertante. Os cuidados pessoais ganham uma nova dimensão. Cabelos, roupas e tudo o mais deverão como que compor uma nova personalidade - nova a cada temporada.

"Um ano novo trás novas modas e novos costumes. Que serão as moças em 1913? (...) A moça de 1913 será instruída.

Terá numerosos livros e revistas ao seu alcance - no amplo sentido da palavra -, por serem feitos para seus espírito e porque já não se julga que fique mal a uma moça ser dada a leitura. (...).

Quanto à moda propriamente dita, a moça de 1913 terá vestidos muito simples, folgados, caindo livremente e quase sem ornamentos. Pentear-se-á sem postiços e vestir-se-á sem artificios incômodos. (...).

Será, enfim, muito moderna e todo o seu modernismo será composto de qualidades" (Estado da Parahyba, Ano VII, 11.01.1913).

Nada parecia escapar a este imperativo. Até os momentos mais íntimos, de privacidade e dor, ou aqueles destinados à devoção religiosa deveriam ser pautados pelo rigor da moda. Já em 1884, a *Grinalda* recomendava:

"Para luto.

Voltas e brincos pretos, fichus e mantilhas espanholas, luvas de retrós e de seda." (Diário da Parahyba, Ano I, 01.06.1884).

Neste mesmo ano, *A Parisiense* avisava que:

"Estando próxima a festa do Natal, todos devem apresentar-se no chic e segundo a moda, para que o Galo não belisque (...)" (Idem, 12.11.1884).

E mesmo a tradicional, familiar e supostamente recatada Festa das Neves merecia, agora, ser vista sob novos olhos.

"Para a Festa das Neves.

Muita atenção.

Loja das Empanadas.

Para este acreditado estabelecimento acaba de chegar um esplêndido e variadíssimo sortimento de tudo o que há de mais chic e moderno (...)" (Estado da Parahyba, Ano IV, 05.07.1893).

Todavia, não se pense que mudanças tais como estas, que propunham novos comportamentos e sociabilidades, tinham fácil aceitação. Em nome da pudicícia e dos bons costumes, muitas foram as vozes que se levantaram.

"Naqueles tempos de antanho, a gente não via mulher: via saias, babados, caudas, balão (...). Via uma criatura envolvida num armazém de fazendas. Justamente o contrário de hoje, pois é preciso aplicar a vista para verificar se a melindrosa trás algum pano em cima da pele e dos ossos (...)" (Era Nova, Ano I, 01.06.1921).

"As Mulheres Decotadas.

Entre nós o decote é exibido pelas mulheres com uma semcerimônia pasmosa. (...) Consente-se que senhoras e senhoritas, até mesmo as que se dizem católicas, usem vestidos decotados com uma imoderação lamentável!" (Idem, Ano II, 01.09.1922).

Para alguns, a evolução da moda transitava no indefinível espaço entre a sedução e a tentação.

"Mas as modas de agora evoluíram para formas tão impressionantes, que estamos a um passo da nudez paradisiaca. E mais ainda: estamos às portas da perdição" (Idem, Ano II, 01.06.1922).

"Li algures que a moda atual não é mais para a mulher a arte de vestir-se, mas a de despir-se ...

Essa loucura da nudez mal disfarçada generaliza-se. Há mulheres tão nuas que fazem corar até as próprias coisas inanimadas."(Idem, Ano III, 17.06.1923).

Fosse como fosse, apesar das resistências, a cidade e a sociedade paraibana mudavam. E, à medida que mudava a cidade, alteravam-se as referências através das quais as pessoas construíam a sua identidade. A paisagem urbana, agora, era outra. Automóveis circulavam em número crescente; nas ruas e bondes, aglomerados de gentes; os cinemas e teatros ofereciam novos espaços e modalidades de socialização; uma fachada de modernidade se construía e o mundo se revestia de novos significados.

"Com um festival esplêndido e radiante foi inaugurado a 3 do corrente o Teatro Santa Roza. (...). Pelas 9 horas da noite, cerca de 500 pessoas percorriam em todos os pavimentos o recinto iluminado e festivo, os camarotes repletos de gentis senhoras tinham a mais agradável perspectiva, onde os tons frescos de primavera adornavam os encantos plásticos da beleza feminina." (Gazeta da Parahyba, 05.11.1889).

E a festa se prolongou até "quando o sol de um novo dia se anunciava no horizonte glorioso". Glorioso, certamente, porque mais e mais espaços se abriam à "franca gargalhada burguesa". Ao livre-trânsito de homens e mulheres pelas movimentadas ruas do comércio ... a Duque de Caxias, a Maciel Pinheiro. A saciar o incontido desejo por registrar e eternizar em fotografias os momentos e pessoas importantes.

No resumo de uma estudiosa do período,

"Na cidade da Parahyba (dos anos 20) igrejas davam lugar a praças, prédios públicos e, já naquela época, a estacionamento para automóveis. Surgiam a cada dia novas sociedades esportivas, literárias, recreativas e científicas". (BARRETO, 1995, p. 01)

Membros das famílias mais tradicionais podiam reunir-se e publicar uma revista, *Era Nova*, de inegável arrojo gráfico-editorial. A vida social se estendia e abarcava a noite.

"Oito horas da noite. Saio do cinema Rio Branco. Chove a cântaros. Um amigo me empresta a sua capa e toma o bonde de Tambiá. Sigo runo à casa. A rua Direita está deserta. Passa um bonde com as cortinas cerradas, apinhado de gente. Depois um automóvel em terceira marcha, muito lento ... E o automóvel passou. Que bela coisa possuir um automóvel!" (Era Nova, Ano IV, julho de 1924)

E a cidade sucumbia à nova dinâmica e burburinho que a dominavam:

"O silêncio, inutilmente, se esforçava por abafar a voz entrecortada da cidade em movimento. Passa um automóvel com o motor vibrando como um coração aflito. Arfava subindo a ladeira." (Era Nova, Ano IV, dezembro de 1924)

E reclamava da carência de locais adequados ao "mundo elegante".

"A capital da Parahyba já devia ter um ponto aonde toda noite se reunisse a sua melhor sociedade." (Era Nova, Ano II, julho de 1922)

E, assim, com um verniz de civilização procurava-se encobrir as tradições mais arraigadas e, já agora, atrasadas desta pobre cidade/sociedade perdida nos trópicos. E precisamente nisto, nestas sutis e imateriais mudanças, é que se resumiam seus intuítos de dar substância a um imaginário de modernidade. Foi tudo o que lograram fazer; e talvez não tenha sido o bastante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Wellington e MELLO, José Octávio de A. (org.). *Uma Cidade de Quatro Séculos*. João Pessoa, Governo do Estado da Paraíba, 1985.
- BARRETO, Cristina. "A Cidade da Parahyba nos Anos 20. Imagens da Revista Era Nova"; comunicação apresentada ao Encontro Regional da ABA, João Pessoa, maio de 1995.
- DIÁRIO DA PARAHYBA (Jornal) - 1884/85
- ERA NOVA (Revista) - 1921/25
- ESTADO DA PARAHYBA (Jornal) - 1892/94 e 1911/14
- GAZETA DA PARAHYBA (Jornal) - 1888/90
- HISTÓRIA DA CONQUISTA DA PARAÍBA; Campina Grande, FURNe/UFPB, 1983.
- MELLO, José Octávio de A. *Os Coretos no Cotidiano de Uma Cidade*; João Pessoa, Fundação Cultural do Estado da Paraíba, 1990.
- PINTO, Irineu Ferreira. *Datas e Notas Para a História da Paraíba*; João Pessoa, Editora Universitária/UFPB, 1977.
- RODRIGUEZ, Walfredo. *Roteiro Sentimental de Uma Cidade*; João Pessoa, Conselho Estadual de Cultura/A União, 1994.
- RODRIGUEZ, Janete Lins e DROULERS, Martine. *João Pessoa: Crescimento de Uma Capital*; João Pessoa, Fundação Casa de José Américo. 1981.