

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PATOS, E AS SENSIBILIDADES DO MODERNO (1950 – 1960)

Josinaldo Gomes da Silva (UFCG, mestrando)

gomesjosinaldo@yahoo.com.br

RESUMO

O presente trabalho tem como tema central investigar as viagens inaugurais do trem de ferro, tendo em vista o seu impacto, nessa ou naquela cidade, vila, ou povoado; entender as estações ferroviárias como um locus de novas sociabilidades. Assim sendo, procura-se perceber nos relatos orais de memórias (e demais fontes consultadas), o impacto do trem inaugural, e a importância da estação ferroviária de Patos, como um ambiente de novas sociabilidades, um dos pontos mais importantes da cidade, para onde afluem: senhoritas, cavalheiros e rapazes, que vão entre outras coisas, assistir a chegada do trem. Nesse contexto, os trens que aportam na referida estação, trazendo ou levando pessoas e objetos, além de boas ou más notícias, ou simplesmente notícias, não esquecendo de sonhos a realizar ou desfeitos, tornam-se canais por meio dos quais a (referida) estação se constitui enquanto espaço de intensa sociabilidade, convergindo para ela praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior, sejam econômicos, políticos, afetivos, etc.

Palavras-chaves: viagens inaugurais – estações ferroviárias - sociabilidades

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PATOS, E AS SENSIBILIDADES DO MODERNO (1950 – 1960)

Josinaldo Gomes da Silva
UFCG

gomesjosinaldo@yahoo.com.br

- 1. Viagens do trem inaugural: imagens do ícone da mecânica moderna em meados do século XIX e início do século XX**

As representações referentes às inaugurações de estradas de ferro, nessa ou naquela localidade, era encarada como um grande acontecimento. “O dia do trem inaugural aparecia, então, como um dia decisivo para a vida do lugar, que concretizava um sonho alimentado durante anos, às vezes durante décadas” (ARANHA,2001:373). Assim sendo, as populações acorriam em massa dando vivas ao grande acontecimento, foi assim na experiência pioneira no Brasil, no trem inaugural entre o Rio de Janeiro e Petrópolis, no ano de 1854, foi assim no Recife no ano de 1958, quando da inauguração do trecho entre a capital e a vila do Cabo, foi assim na cidade de Parahyba (hoje João Pessoa) em agosto de 1880, quando da inauguração dos trabalhos de construção dos trilhos, foi assim em Campina Grande, também na Parahyba, em 02 de outubro de 1907, foi assim na cidade de Patos no Sertão paraibano em 19 de abril de 1944, e foi assim na cidade de Juazeirinho, no Cariri (paraibano) em 16 de janeiro de 1956. Para se ter uma idéia da importância do evento, em setembro de 1830 o trem inaugural da ferrovia Liverpool – Manchester reuniu em torno de 400 mil expectadores. Em 1853 Irineu Evangelista de Souza, proporcionou uma amostra (a um grupo de privilegiados) de como funcionava a locomotiva, depois de concluído um pequeno trecho da Estrada de Ferro de Petrópolis. Um periódico da época assim descreveu o decantado acontecimento:

De repente um grito prolongado, estridente, um sibilo de força de cinquenta sopranos estrugiu pelos ares e nos fez levar as mãos aos ouvidos. Era o anúncio da partida, era o aviso a quem se achasse à frente para acautelar-se do bote mortal, aviso dado por um tubo da própria locomotiva. Mais veloz do que uma flecha, do que o vôo de uma andorinha, o carro enfiou-se pelos trilhos, embalançou-se, correu, voou, devorou o espaço e, atravessando campos, charnecas e mangues aterrados, parou enfim arquejante no ponto onde o caminho não oferece segurança. O espaço devorado foi de uma milha e três quartos. O tempo que durou o trajeto foi de quatro minutos incompletos. (CASTRO, 2007:51)

Contudo, a inauguração oficial da referida ferrovia, só se deu no dia 30 de abril de 1854, e contou com a presença de grande multidão (inclusive a presença do Imperador D. Pedro II). Um certo cronista, a serviço de um Jornal Pernambuco, que se encontrava no referido evento, descreveu o acontecimento, nos seguintes termos: “nenhum dos acontecimentos nestes últimos tempos, deu tamanho rebate, excitou mais a curiosidade e a atenção pública que o grande sucesso de hoje”(ARANHA, 2001:375). Enfim a inauguração da primeira estrada de ferro brasileira foi assunto em vários jornais do país. O mesmo aconteceu com a primeira viagem de trem ocorrida na Capital Pernambucana, considerada a primeira do Norte e a segunda do Brasil. Nessa perspectiva, um cronista da época, registra:

Os trilhos estavam sentados, as estações prontas; os vagões armados. E afinal, entre festas, curiosidades e entusiasmo, o trem inaugural partiu de Cinco Pontas atingiu, debaixo de foguetes, músicas e repiques, a cidade (na época ainda vila) do Cabo. Tratava-se de um grande acontecimento, festejado publicamente por milhares de pessoas, acerca do qual Estevão Pinto, em seu

clássico estudo, fornece mais detalhes: ‘no dia em que ocorreu o primeiro trem do Nordeste (08 de fevereiro de 1858), a estrada de ferro do Recife ao São Francisco transportou de Cinco Pontas à Vila do Cabo, mais de quatrocentas pessoas. O comboio partiu às 12 horas, após a benção tradicional; meia hora depois atingira aquela vila, entre aclamações da população apinhada nos caminhos. Isto para não falar que na hora do ‘lunch’, oferecido na Vila do Cabo a convidados ilustres, não faltaram brindes de saudação a dois chefes de estado, ao Imperador e à Rainha Vitória. (ARANHA,2001:374)

E não pensem que a chegada do trem era motivo de festa apenas quando se tratava de grandes cidades ou capitais, pois, imagens legadas por romances dão conta de que a chegada da locomotiva nas pequenas cidades, vilas ou povoados era motivo de grandes festas, a exemplo do ocorreu no Una – Mata sul de Pernambuco – “a estaçõzinha embandeirada não faltando ‘vivas’ e mais ‘vivas’ ao trem e rifles disparados para o ar” (ARANHA, 2008).

Houve casos que até mesmo o início dos trabalhos de construção da linha férrea era motivo de festa. Como por exemplo, o que ocorreu na Capital Paraibana, em 09 de agosto de 1880, sem dúvida um dia festivo, onde aconteceram passeatas, queima de fogos e artifícios, discursos, cujo tom exaltava o trem de ferro a condição de algo novo por excelência na vida dos paraibanos. Enfim foi um dia dedicado à comemoração de algo que se mostrava iminente. Quando o primeiro trecho foi inaugurado, em 1883, um certo cronista da capital que se fazia presente a solenidade, assim se expressou:

Cumprindo o cerimonial religioso, com a presença de ‘el cura’, que ‘latinou, empunhou o byssope e atacou água’ na locomotiva Isabel, esta, já devidamente ‘baptisada’ e com todos os convidados a bordo, pôs-se em movimento. Assim, ‘como um lutador que experimenta as forças, a Isabel jogou os músculos de aço, soltou o grito alarmante do progresso e, desenrollando no espaço o novello fumarento do seu hálito, partio ao som da música e da aclamação dos que ficavam. (...)variando de velocidade, corre a locomotiva, attritando os rails; voa o tempo e diminue o espaço, de lado e de outro da estrada, como no fundo de um cenário, surgem admiradores do grande invento, a exemplo daquele velho com uma creança nos braços e que parece dizer-lhe: ‘ainda não saíste do berço e já estás vendo aquilo que só me foi dado quase ao entrar para o túmulo; quando tiveres da minha idade, (...) o que não terá o gênio do homem inventado, o que não mostrarás a teus netos!!(ARANHA,2001:378)

A presença do trem marca um novo espaço-tempo para aquelas populações, pois a partir daquele momento a vida daquelas pessoas não seria mais a mesma, pois precisavam aprender a conviver com a máquina, e por sua vez com o novo ritmo marcado pela cadência da nova tecnologia, o vaqueiro, apesar da sua simplicidade, sabe que a vida do neto será diferente, pois será marcada pela convivência com a máquina, coisa que ele viu já “bem perto de ir para o túmulo,” e o seu espanto, ao ver a locomotiva varando a estrada, por sua vez, talvez expresse um pouco de admiração e medo.

Enfim, seja aonde fosse, até mesmo o anúncio de um decreto autorizando o decantado benefício era motivo para se comemorar. Foi o que aconteceu na cidade de Campina Grande –PB, em 1904, quando do anúncio por decreto, do prolongamento dos trilhos, até aquela cidade, o chefe político Cristiano Lauritzen percorreu a cidade de telegrama na mão mostrando ao povo e convidando-os para irem a festa que promoveria para comemorar tal acontecimento. Mas toda essa efusão se explicava facilmente, é que no imaginário local o trem se configurava como a realização de um sonho, pois tanto os políticos¹ como os letrados faziam tanto alarde em torno das benesses de uma estrada de ferro, que quando uma cidade, vila ou povoação entrava no rol das possíveis beneficiadas seus habitantes já não falavam em outra coisa. Além disso,

a imagem da serpente de aço deslizando sobre os trilhos, o apito da locomotiva a vapor, sua fumaça inundando tudo, transformou-se em matéria-prima para a arte em suas diversas manifestações. Em 1873, o pintor impressionista Édouard Manet pintou A ferrovia (Gare Saint Lazaré), focalizando uma mulher e uma criança nessa estação ferroviária de Paris. Quatro anos depois, o também impressionista Claude Monet exibiu sete estudos sobre a Gare Saint Lazare, além de produzir nessa mesma época, diversos quadros representando trens e ferrovias. Em 1895, ainda nos primórdios do cinematógrafo, os irmãos Auguste e Louis Lumière encantaram os espectadores com A chegada do trem à estação de La Ciotat, uma pequena obra prima. A plasticidade da Maria-fumaça, o símbolo de força e poder que representava, iniciava assim seu namoro com as telas. (FERREIRA, 2008:54)

Todavia, o trem é decantado em versos, a exemplo do Trem de Alagoas publicado em 1939, indicando que o trem partia do Recife (em 1930) com o destino à cidade alagoana de Catende. E em plena década de 1950 quando já ninguém mais ignorava o descaso das autoridades brasileiras com a malha ferroviária do país ainda ecoava forte, como parte do imaginário do trem, o que representava em termos de padrão de velocidade. Em belíssimo poema publicado em 1954, João Cabral de Melo contempla todo o percurso do rio Capibaribe, desde sua nascente até a cidade do Recife, onde se encontra com o mar. O trem de ferro também é decantado em romances, como por exemplo as tramas do ciclo do açúcar, do paraibano José Lins do Rego, profundamente marcadas pelo imaginário do trem². Enfim, se na década de 1930 e 1950 a presença do trem ferro causara ainda grande impacto no imaginário da época, o que dizer da repercussão da chegada do trem na cidade de Campina Grande – PB, em 1907. O cronista Cristino Pimentel, que encontrava-se na estação ferroviária de Campina Grande, (no dia da chegada do trem) rememorou:

¹ Para saber mais sobre o assunto ver: ARANHA, Gervácio. Trem i imaginário na Paraíba e região: tramas políticas e econômica (1880-195)

² Ver: ARANHA, Gervácio. *Trem de ferro em imagens literárias: advento triunfal da mecânica moderna no Brasil na transição do 19 para o 20*. In: CITTADINO, Monique; GONÇALVES, Regina Célia. História em diversidade: ensaios de história e Ensino de História. Campina Grande: Editora Universitária-UFCC, 2008.

(...) eu me transportei ao palco da minha infância, quando o vapor chegou a Campina (...) houve música, e vivas ao gringo (referencia a Cristiano Lauritzen), a quem se devia aquela iniciativa. De fato na inauguração do trem em Campina Grande foram muitos ‘vivas ao gringo’, o prefeito da terra. Na ocasião, uma quarta-feira, 02 de outubro de 1907, milhares de pessoas marcaram presença no grande acontecimento, cujo registro fotográfico mostra que uma verdadeira multidão, composta por homens, mulheres e crianças, com trajes típicos da época, aglomerava-se na plataforma da estação para esperar o trem inaugural. (ARANHA, 2001:385)

O trem que chega a estação ferroviária de Campina Grande naquela data, partiu de Itabaiana e fez um percurso de 82 quilômetros, um repórter do diário de Pernambuco fora enviado para fazer a cobertura do grande acontecimento. De maneira que as imagens desse trem inaugural se fundamentam nas notas de viagem escritas pelo referido repórter. O nosso repórter se mostra indignado com a falta de conforto no referido trem. Descrevendo a viagem como um verdadeiro martírio. Porém talvez por ser do Recife, cidade que há décadas já convivía com o trem o nosso jornalista não percebia que mesmo uma velha locomotiva era capaz de proporcionar um enorme espetáculo, pelo interior afora, como, em Campina Grande no começo do século XX, onde 4 mil pessoas esperavam ansiosamente pelo trem, que chegou com 3 horas de atraso.

2. Imagens do trem inaugural na cidade de Patos: a estação ferroviária e as sensibilidades do moderno.

No dia 19 de abril de 1944, a cidade de Patos, acorda em ritmo de Festa, pois nessa data acontece a inauguração oficial do trecho ferroviário Pombal – Patos. Nesse dia está se concretizando uma obra, cuja aspiração remonta ao século XIX, pois, em 19 de julho de 1891 um jornal da capital divulga correspondência oriunda da vila de Patos dando conta de que “chegou por aqui a notícia de se ir já continuar com a estrada de ferro deste Estado, até Cajazeiras, esta noticia foi recebida com geral agrado” (FERNANDES, 2003:132). Em 1907 os trilhos chegam à cidade de Campina Grande, em 1908 já se dava no papel os primeiros passos para o prolongamento dos trilhos para o Sertão³. Neste contexto, “A Voz do Sertão” jornal sediado em Patos, em 20 de julho de 1915 publica um apelo dos moradores de Taperoá, que conta com 54 assinaturas solicitando ao presidente Wenscelau Braz, o prolongamento dos trilhos para o Sertão passando por Taperoá. A justificativa para tal empreendimento era o tão propalado discurso da seca⁴. Enfim nas primeiras décadas do século XX, vários projetos foram discutidos, alguns iniciados e depois interditados, como é o caso do projeto de obras

³ Ver Diário da Borborema de 16 de fevereiro de 1958

⁴ : ARANHA, Gervácio. Trem i imaginário na Paraíba e região: tramas políticas e econômica (1880-195)

contra as secas, do presidente Epitacio Pessoa, que incluía as estradas de ferro, interditado pelo Presidente Artur Bernardes⁵. Porém, o jornal a União de 23 de abril de 1944, traz uma longa reportagem sobre a inauguração que se deu em Patos no dia 19 de abril do referido ano.

Nesse dia Patos despertou no uso da velha praxe da salva de 21 tiros. Era o convite a população para as festas. Assim as 7:30 horas as ruas se mostravam movimentadas. Desfilavam pela via pública o Ginásio Diocesano de Patos, o colégio Cristo Rei e o Grupo Escolar em direção a matriz para ouvir a missa campal celebrada pelo padre Francisco Lopes. Estavam presentes o representante do governo do estado, autoridades municipais e destacados elementos do comércio e da lavoura. Após o encerramento da parte religiosa, ocorreu a cerimônia de hasteamento da bandeira na Prefeitura Municipal, o dr. Lourival Cavalcanti diretor do Grupo Escolar falou exaltando as virtudes do Presidente Vargas⁶. Em seguida foram para a estação ferroviária inaugurar o trecho (ferroviário) que liga Pombal a Patos.

Como é possível perceber na foto abaixo, o ato de inauguração (do trecho ferroviário) revestiu-se de solenidade, pois apesar da primeira viagem de trem entre Pombal e Patos ter ocorrido em 26 de janeiro de 1944, aquele dia representava a inauguração oficial da referida obra. Sendo assim, na sala principal da estação ferroviária, o engenheiro diretor da RVC, abre a sessão e convida para ocupar a presidência o dr. Janduhy Carneiro, diretor do Departamento de Saúde, representando, ali o interventor Ruy Carneiro. Na ocasião usaram a palavra o engenheiro José Olinto diretor de construções, expôs aos presentes todo o desenvolvimento dos trabalhos para a conclusão, até ali, do novo ramal da Rêde de Viação Cearense, dizendo da importância da estrada para as populações sertanejas e, sobretudo, do interesse tomado pelo Governo para que se objetivasse aquele secular anseio dos nordestinos que sempre sonharam com aquela ligação. Usou em seguida da palavra o dr. Janduhy Carneiro que se congratulou, em nome do interventor Ruy Carneiro, com o povo de Patos, pela inauguração da ferrovia que tantos benefícios iria proporcionar ao povo do sertão.



Fonte: Site da Associação Comercial de Patos

⁵ ALMEIDA, José Américo. *A Paraíba e seus problemas*. 3 ed. João Pessoa –PB:1980.

⁶ A exaltação a figura do Presidente Vargas se dava pelo fato da referida festa de inauguração ter acontecido dentro das comemorações do seu aniversário natalício.

Nesse momento (da chegada do trem vindo do Ceará), Patos já é uma cidade promissora, sendo um entreposto cultural e comercial do sertão, principal elo de ligação com Campina Grande, através da estrada central que possibilitava o tráfego de caminhões. Já contava com a ACIAP (Associação Comercial Industrial e Agrícola de Patos) fundada numa reunião que ocorreu no prédio da Ação Católica, ao lado da Igreja Matriz em novembro de 1943. Naquele momento (quando o trem chega do Ceará) Patos já respira um certo ar de modernidade, pois a instalação da Anderson Clayton em 31 de Janeiro de 1936 e da SAMBRA, duas poderosas indústrias de algodão, que passam a gerar empregos na cidade, o seu comércio já se destacava, inclusive com uma feira semanal. O Cine Eldorado inaugurado em 1934, alegrava as noites patoenses, com seus filmes ontológicos, a difusora A voz das espinharas trazia as notícias da guerra através da sintonia com a BBC Londres. Em 1941 é instalada uma agência do Brasil, enfim, Patos era a cidade que mais crescia no sertão paraibano. Com a chegada do trem, a estação de Patos tornou-se por excelência um espaço de novas sociabilidades, espécie de passeio público, sem dúvida um dos lugares mais atraentes da cidade, segundo o memorialista Madureira⁷:

Interessante o que é a gente ver isso aqui de novo, daqui até certo ponto virava um glamour! era um grande vai e vem, um verdadeiro costurar! Usava-se as melhores roupas, a espera do trem, alguns vinham esperar familiares, e outros vinham só mesmo pra passear... para ver coisas diferentes, aqui era o setor de carga e descarga, ali era o setor de transporte de passageiros, isso aqui era cheio, era muita gente da cidade só para esse acontecimento, não tinha muita motivação na época, essa chegada de trem era uma beleza, isso acontecia as quartas feiras as 3 horas da tarde, quem anunciava essa chegada era o sol, quando o sol esfriar, eu vou para a estação, quando o trem chegava na ponte do frango⁸ aí tinha aquele buzinar! aí as pessoas já ficavam naquela ânsia da chegada do trem, isso aqui se enchia de gente, era preciso que o guarda de trilhos ficasse limitando o avanço das pessoas.

⁷ Depoimento concedido ao autor, no dia 05 de março de 2.010

⁸ A ponte que o nosso memorialista se refere está localizada na propriedade de mesmo nome, que fica a uns 3 Ou 4 km (sentido oeste) de Patos



Fonte: Jornal a União de 23 de abril de 1944

A foto que visualizamos acima, foi tirada no dia 19 de abril de 1944, e trata-se da inauguração do Posto de Higiene de Patos, o prédio que aparece lá no fundo da foto é a estação ferroviária que também foi inaugurada nessa data. Porém é possível perceber nessa imagem que naquela época o setor no qual a estação foi construída ainda é bastante carente em termos de infra-estrutura urbana, porém, “outra mudança digna de nota está relacionada com a emergência de uma rede de serviços em torno das estações, a exemplo de bares, cafés, hotéis, baixo meretrício, etc. espécies de portas abertas para o mundo elas atraíam tanto a rede de serviços como a mancha urbana” (ARANHA, 2007:114). Assim sendo, deixemos que o nosso memorialista, Madureira se expresse:

Você vê que isso aqui cresceu, de início o comércio veio para aqui, principalmente auto peças, aqui tinham dois postos de gasolina, restaurante, (na época era rua do sol), os bons restaurantes vieram pra cá em função da rede ferroviária, hotel vieram para cá, tinha o Santa Terezinha, e outros, eram hotéis de grande porte, olhe em matéria financeira a rede ferroviária foi de uma enorme importância, tudo vinha no trem quando atrasava o trem atrasava tudo, quando chegava o trem tinha novidade, os circos vinham de trem, era uma maravilha, a região dos circos era onde o trem faz a manobra, isso daqui que você vê tudo pertence a rede ferroviária federal, os circos era um acontecimento! ver os elefantes! e demais animais. O centro de Patos não lembro bem mas, nessa época não era calçado, o carnaval da época era uma maravilha, não sei por que acabou o carnaval de rua em Patos era uma maravilha. Pra você ter uma idéia quando o exercito veio para Patos isso (se refere a uma casa localizada em frente a estação) foi o quartel do exército,

quem botou os trilhos foi os soldados do exército. Ali (se refere a outro prédio também em frente a estação) era a oficina da rede ferroviária onde concertava máquinas e vagões, o trem quebrava a rotina da cidade, o pessoal vinha antes um pouco, dependia do sol, mas mesmo assim vinha muita gente, tinha o comércio informal, pirulito rolete de cana, cavaco chinês, se usava as melhores roupas, pra você vê a importância do evento.

Entretanto, a partir de tais relatos é possível perceber, o impacto que o trem de ferro causa no imaginário dos patoenses, a estação ferroviária torna-se um ponto de novas sociabilidades, um local para onde afluem: senhoritas, cavalheiros e rapazes a fim de assistirem a chegada do trem. Nessa perspectiva as imagens literárias, como também os testemunhos memórias e demais indícios que acenam para a presença do trem de ferro, nessa ou naquela cidade ou povoado, nos dão mostra da grande importância que as estações ferroviárias passam a representar no universo de cada localidade onde é instalada, tornam-se espécies de portas abertas para o mundo.

Os trens que aportam nessas estações – trazendo ou levando pessoas e objetos, além de boas ou más notícias, ou simplesmente notícias, não esquecendo de sonhos a realizar ou desfeitos – tornam-se canais por meio dos quais essas estações se constituem enquanto espaços intensa sociabilidade, convergindo para elas praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior, sejam econômicos, políticos, afetivos, etc. (ARANHA, 2006: 75)

Neste contexto, Seu Bau, é mais um dos frequentadores da estação ferroviária de Patos, ele descreve de forma bem romântica, os passeios públicos na referida estação, deixemos seu Bau falar:

Quando o trem dava um eco, o povo corria pra estação, ali era lotado de gente, ficava carro de trem carregado de mercadoria, o povo ia mais olhar o movimento, vinha muita gente de fora, eu me lembro que Mocinha tinha um vestido de linho com golas era lindo demais, era mais ou menos parecido com esse aí,(no momento da entrevista D. Mocinha estava sentada em frente a Seu Bau) as pessoas se vestia com diagonal branco chega cheirava a água de coco. Tinha um tio de mocinha que tinha 50 par de meias, agente tinha muito alfaiate que fazia as roupas, o tropical azul era para o derradeiro dia de festa (ele se refere a festa de Nossa Senhora da Guia), era uma maravilha⁹!

O nosso memorialista também lembra os passeios na praça Getúlio Vargas, nos domingos a noite.

olhe você pergunte a Madureira, na praça Getulio Vargas era uma festa, você vê, andava tudo engravatado de roupa de diagonal, tropical , a banda tocava ali,a gente tomava uma cervejinha com um pedacinho de frango, não era assado, era recheado, com verduras, era uma festa, que a gente tinha aqui todo domingo na praça¹⁰.

⁹ Depoimento concedido ao autor em 04 de março de 2.010

¹⁰ IDEM

Dona Mocinha, esposa de seu Bau que também se encontrava presente no momento da entrevista, assevera: “era bom demais, eu morava aqui,(no atual Bairro do Belo Horizonte), o meu pai não queria deixar a gente sair, a gente fugia para ir pra praça, o carnaval era na prefeitura o bloco na rua era muito bom” Seu Bau - “naquele tempo usava lança, era uma coisa linda” D. Mocinha “meu pai comprava lança pra nós, nós botava no lenço e cheirava, mais era bom rapaz mais tudo sem maldade, era uma beleza rapaz, nessa época!”.

Percebe-se a partir de tais depoimentos uma certa mudança de comportamento, são novos valores, novas atitudes, contrastando com os valores ditos tradicionais, pois o processo de modernização da urbe vai fomentando novas sensibilidades, isto é, o comportamento (das pessoas) vai ganhando feições modernas, hábitos considerados civilizados nas principais capitais brasileiras, a exemplo do Recife e do Rio de Janeiro, principais vitrines do moderno na época, vão fazendo parte do cotidiano da cidade. Contudo, a instalação de equipamentos modernos contribui também para o crescimento da população urbana, pois as dificuldades econômicas, a opressão, a que grande maioria da população rural estava submetida, tendo em vista que muitos fazendeiros ainda conservavam atitudes escravocratas¹¹, contribuem para o êxodo rural, isto é a procura de melhores condições de vida na cidade, o que nem sempre acontece. Assim sendo, na década de 1950 já é bastante visível o crescimento urbano de Patos. O censo realizado em 1951 apresenta os seguintes números: população do Município: 49.540 habitantes; sendo que destes, 34. 290 moram na zona rural; 13.672 na zona urbana; e 1.578 na zona suburbana. Contudo, a população rural ainda é maior do que população a urbana, porém em uma década a população urbana praticamente duplicou.

Entretanto, apesar do transporte ferroviário não representar mais a prioridade dos governos, na década de 1950, pois o transporte rodoviário já ganhara espaço, e isso representou um certo abandono da malha ferroviária do país. A ligação ferroviária com Campina Grande, ainda era um grande anseio da população de Patos e região, assim sendo,

Em 10 de outubro de 1955 é feito o assentamento do primeiro trilho em direção a Campina Grande (da ligação ferroviária Patos – Campina Grande), o ato é assistido pelo Coronel Rodrigo Otávio, Comandante do Grupamento de Engenharia do Nordeste e pelo Cel. Onofre de Brito, Comandante do Batalhão Ferroviário sediado em Campina Grande e conta com o comparecimento do Prefeito Darcílio Wanderley e outras autoridades. (FENANDES, 2003:295).

Mas, só em 08 de fevereiro de 1958 é feita a viagem inaugural entre as duas cidades paraibanas, o jornalista José Soares de Souza, que encontrava-se na cidade de Patos naquele dia, descreveu:

¹¹ Ver WANDERLEY, Allyrio Meira. Ranger de dentes. Rio de Janeiro: Companhia Editora Leitura, 1945

No dia 08 do corrente esta cidade viveu momentos de grande alegria com a entrega do tráfego (provisoriamente) da Estrada de Ferro CAMPINA GRANDE PATOS, uma velha aspiração, não só de Patos como de todo o sertão que hoje também se vê ligado aos grandes centros, através de linhas ferroviárias. A tarde daquele dia grande multidão se concentrou em frente a Estação da R.V.C. aguardando a chegada da composição da Rêde Ferroviária do Nordeste que conduzia mais ilustre embaixada composta entre outros de altas figuras do exército nacional tendo a frente o Dr. Renato feio. Ao chegar a ilustre comitiva o povo vibrou de entusiasmo num gesto de agradecimento àqueles que era os portadores de tão grande realização. Saudando os homenageados falou em nome das autoridades municipais o dr. Francisco Soares, representando o Governador do Estado falou o deputado José Gaioso, em seguida ocupou o microfone o professor João Noberto, terminando, usou a palavra o GAL. Otacílio Terra Urarahy, agradecendo aquela manifestação e entregando ao trafego a referida ferrovia que será inaugurada oficialmente em abril ou maio próximo, com a presença do senhor presidente da República.

Cristino Pimentel, denominou o referido acontecimento de “abraço de trens” pois afinal o trem da Rede Ferroviária do Nordeste encontra-se com o seu colega da Rede Viação Cearense, que vem de Fortaleza, ligando as duas cidades mais progressista da Paraíba..

Patos. A cidade bonita da espinhara, onde o progresso calça umas botas brilhantes e expõe vitrines no seu comércio volumoso (...) Campina Grande e Patos, duas mãos que se apertam, duas culturas que se encontram, duas colméias do progresso, que realizam o milagre da multiplicação pelo trabalho, sofrimento e pela paciência.

O sonho de décadas, estava concretizado, com a entrega desse trecho ao tráfego ferroviário, cinco Capitais Nordestinas ficam interligadas – via trem – e por sua vez a estação ferroviária de Patos passa a representar uma porta aberta, um ponto privilegiado de comunicação com as referidas capitais, pois os trens que ali chegavam, apitando e apitando partiam, se davam como um espetáculo a parte. Assim sendo, Madureira relembra:

O trem era de um utilidade que eu não sei ... tanto pra carga quanto para o deslocamento de pessoas, eu conheço pessoas que tinha caminhão como caju verde que viviam exclusivamente do transporte de matérias primas que vinham no trem para distribuir na cidade e na redondeza, os vagões ficavam na linha secundária, e os caminhões ficavam ao lado, era algodão, oiticica, o algodão era beneficiado aqui e daqui saia no trem, eu viajei pra Souza, pra cá viajei até Itabaiana onde fazia a baldeação, rapaz olhe o dia da chegada do trem em Patos era uma festa, até as mulheres do baixo meretrício ficavam na espera, ali vinham os namorados essa pessoas que trabalhavam na linha férrea eram muito namoradores, eles ganhavam muito bem para o padrão da época, quando eles chegavam! ai na zona do meretrício não tinha pra ninguém¹²!

¹² Depoimento concedido ao autor em 05 de março de 2.010

No final da década de 1950, o progresso de Patos é decantado nos principais periódicos do Estado, em 05 de maio de 1959, o *Diário da Borborema*, publica um editorial, assinado por Crisitno Pimentel (correspondente do *Correio da Manhã* do Rio de Janeiro), o mesmo visitou a referida cidade, em trabalho de divulgação do seu livro “Pedaços da História de Campina”. O cronista fica encantado com a beleza da cidade sertaneja, onde sente-se ali o cheiro de civilização. Pois “os patoenses vivem uma vida não muito longe da ideal.” Falta-lhes, água encanada e energia de Paulo Afonso. O que leva a outros cronistas a admirar-se com o impressionante progresso da urbe, mas por outro lado também reclamarem da escuridão e da falta de água encanada.

3. Referências bibliográficas

- ALMEIDA, José Américo. *A Paraíba e seus problemas*. 3 ed. João Pessoa –PB:1980.
- ARANHA, Gevácio Batista. *Parahyba do Norte na passagem para o século XIX: vida Urbana e Modernidade*. IN: SOUZA, Antonio Clarindo, e SOUSA, Fábio Gutemberg (orgs). *História da Paraíba - ensino médio*. Campina Grande: EDUFPG, 2007.
- _____. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880 – 1925)*. IN: DO Ó, Alarcon Agra, e SOUZA, Antonio Clarindo Barbosa (orgs). et. al. *A Paraíba no Império e na República: estudo de História social e cultural*. 3. Ed. Campina Grande: EDUFPG, 2006.
- _____. *Trem de ferro em imagens literárias: advento triunfal da mecânica moderna no Brasil na transição do 19 para o 20*. In: CITTADINO, Monique; GONÇALVES, Regina Célia. *História em diversidade: ensaios de história e Ensino de História*. Campina Grande: Editora Universitária-UFPG, 2008.
- _____. *As Estações de trem e um novo espaço-tempo*. In: *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1825 -1925)*, tese de doutorado: Campinas-SP, 2001
- CASTRO, Bertholdo de. Caminhos de ferro. In: *Revista BrBrasil*, ano I, nº I, março de 2007.
- FERREIRA, Marieta de Moraes, e AMADO, Janaína. *Usos e abuso da História Oral*. 2 ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998
- FERREIRA, Victor José. *O trem no imaginário brasileiro*. In: *Caminhos do Trem: a conquista do trem*. São Paulo: Duetto editorial, 2008
- FERNANDES, Flávio Sátiro. *Na rota do tempo – datas, fatos e curiosidades da história de Patos/Paraíba*. João Pessoa: Impreel, 2003.

RICOEUR, Paul. *A memória, a história, o esquecimento*. Tradução de Alain François (et al).
Campinas- SP: Editora da UNICAMP, 2007.