



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**UM (NOVO) PORTO DO CAPIM PARA UM RIO DE DIFÍCIL NAVEGAÇÃO:
TRABALHADORES E AS MARGENS DA MODERNIZAÇÃO URBANA NA
CIDADE DA PARAÍHYBA (1920-1924)**

Letícia Helen Silva Teles

Orientador: Prof. Dr. Tiago Bernardon de Oliveira
Linha de Pesquisa: História e Regionalidades

JOÃO PESSOA - PB

2022

**UM (NOVO) PORTO DO CAPIM PARA UM RIO DE DIFÍCIL NAVEGAÇÃO:
TRABALHADORES E AS MARGENS DA MODERNIZAÇÃO URBANA NA
CIDADE DA PARAÍHYBA (1920-1924)**

Letícia Helen Silva Teles

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba (PPGH-UFPB) como requisito parcial para obtenção do título de Mestra em História.

Orientador: Prof. Dr. Tiago Bernardon de Oliveira

Linha de Pesquisa: História e Regionalidades

JOÃO PESSOA - PB

2022

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

T269n Teles, Letícia Helen Silva.

Um (novo) porto do capim para um rio de difícil navegação: trabalhadores e as margens da modernização urbana na cidade da Parahyba (1920-1924) / Letícia Helen Silva Teles. - João Pessoa, 2022.
170 f. : il.

Orientação: Tiago Bernardon de Oliveira.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA.

1. História - Paraíba - Século XX. 2. Parahyba - Cidade. 3. Porto do capim. 4. Classe trabalhadora. 5. Modernização urbana. I. Oliveira, Tiago Bernardon de. II. Título.

UFPB/BC

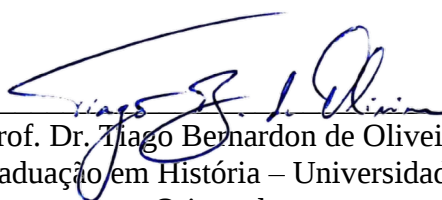
CDU 94(813.3)"19"(043)

**UM (NOVO) PORTO DO CAPIM PARA UM RIO DE DIFÍCIL NAVEGAÇÃO:
TRABALHADORES E AS MARGENS DA MODERNIZAÇÃO URBANA NA
CIDADE DA PARAÍHYBA (1920-1924)**

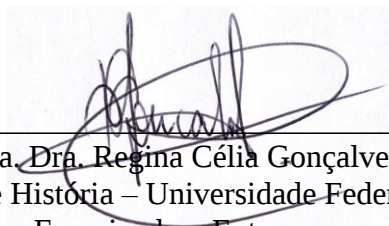
Letícia Helen Silva Teles

Dissertação de Mestrado defendida e aprovada no
Programa de Pós-Graduação em História da
Universidade Federal da Paraíba (PPGH-UFPB)
em 22 de dezembro de 2022.

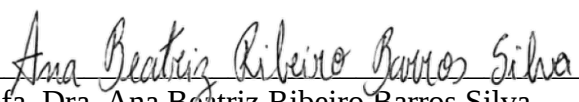
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Tiago Bernardon de Oliveira
Programa de Pós-Graduação em História – Universidade Federal da Paraíba
Orientador



Profa. Dra. Regina Célia Gonçalves
Departamento de História – Universidade Federal da Paraíba
Examinadora Externa



Profa. Dra. Ana Beatriz Ribeiro Barros Silva
Programa de Pós-Graduação em História – Universidade Federal da Paraíba
Examinadora Interna

Prof. Dr. Paulo Cruz Terra
Programa de Pós-Graduação em História – Universidade Federal Fluminense
Examinador Suplente Externo

Prof. Dr. Ângelo Emílio da Silva Pessoa
Programa de Pós-Graduação em História – Universidade Federal da Paraíba
Examinador Suplente Interno

À Maria Rocha,
por tudo que és e representas.

AGRADECIMENTOS

Apesar do caráter individual, a presente pesquisa não seria possível sem a participação de tantas pessoas em minha trajetória.

Agradeço à minha família. Às minhas avós Inês e Terezinha e à minha bisavó Maria Rocha, por todas as batalhas travadas durante as existências de vocês para garantir um futuro mais próspero para as gerações vindouras. Espero um dia conseguir honrar, pelo menos, um terço da história de vocês.

Ao meu irmão Luiz, por todo o suporte na rotina da escrita, por dividir os dias comigo, por tornar a minha vida mais feliz e por me dar esperanças em futuro melhor, fazendo parte dessa rapaziada “que não foge da fera e enfrenta o leão”. À minha mãe Kelly e ao meu pai Fernando, por todo o esforço durante a minha vida escolar e por terem feito o possível e o impossível, cada qual a seu jeito, para que eu seguisse o meu caminho e tivesse um bom futuro.

Agradeço a Matheus por todo o companheirismo. Meus dias são mais bonitos porque você está neles. “Foi, ainda é, uma aventura tremenda”. Que continuemos a construir uma vida a dois com amor, admiração e respeito.

Às minhas tias (Kilma, Kayne, Kíssia e Socorro) e aos meus primos (Maria Luiza, Ana Clara, Matheus Henrique e o pequeno Daniel) por permanecerem sendo família quando tudo pareceu desabar e por ressignificarem as minhas noções de afeto. Agradeço aos meus amigos, especialmente a Tarcício, Dallet, Aline, Nil, Manu, Douglas, Cauê, Paula, Karenn, Igor e Letícia, por serem quem são e por genuinamente permanecerem mesmo diante das demandas e urgências da vida adulta. À Sandra, Ednaldo e Gabrielle, por sempre me acolherem como família. A todos os meus alunos por diariamente reacenderem em mim a centelha da esperança na educação e na construção de um mundo mais justo.

Agradeço às equipes do Subindo a Ladeira e do GEPEHTO – Grupo de Estudos e Pesquisas em História do Trabalho. Tenho a sorte dupla de participar de coletivos que, de fato, são coerentes com tal nomenclatura. Aprendi e aprendo muito sobre história, resistência e afeto com vocês. Do mesmo modo, agradeço a toda a Comunidade Tradicional e Ribeirinha do Porto do Capim, especialmente às crianças, jovens e mulheres. Que a resistência de vocês seja sempre lembrada e homenageada com a potência que ela tem.

À Jessica e Janaína, colegas de turma, pelo apoio em meio a tantas incertezas e dificuldades de um mestrado durante a pandemia de COVID-19. Agradeço à Zênia Chaves (*in memoriam*) pela viabilização do acesso às correspondências da Associação Comercial da Paraíba e por nos inspirar com a sua trajetória de lutadora do povo. Você faz muita falta.

Agradeço à Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e, mais especificamente, ao Programa de Pós-Graduação em História (PPGH-UFPB). A vivência na universidade pública formou grande parte de quem sou hoje e do mundo que eu quero construir. Que cada vez mais pessoas possam ocupar esse e outros espaços.

Agradeço, especialmente, ao professor e amigo Tiago Bernardon pela orientação neste trabalho e pela amizade construída desde aquele semestre de América I, nos idos de 2014. Aprendo muito com o historiador e o ser humano que você é. Obrigada pela contribuição, paciência e compreensão.

Do mesmo modo, agradeço à professora Regina Célia, minha orientadora da graduação e fonte de inspiração. A Letícia do início do curso só tem a agradecer por ter se inscrito no projeto “Subindo a Ladeira” e, assim, ter o privilégio de partilhar tantos momentos de aprendizado e afeto com uma historiadora e educadora tão potente como você. Obrigada pela leitura atenta e pelas incontáveis contribuições neste trabalho.

Agradeço à professora Ana Beatriz por muito gentilmente aceitar compor a Banca Examinadora. Sua análise muito contribuiu para a conclusão dessa pesquisa. Agradeço ao professor Paulo Cruz Terra que, mesmo não podendo estar presente na Defesa da Dissertação, trouxe contribuições pertinentes para o desenvolvimento deste trabalho por meio de sua participação na Banca de Qualificação. Agradeço ao professor Ângelo Emílio pelos ensinamentos, partilhas e pesquisas incansáveis acerca de nossa cidade de João Pessoa.

Por fim, meus agradecimentos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela concessão da bolsa que possibilitou melhores condições financeiras para o desenvolvimento desta pesquisa.

RESUMO

Em uma conjuntura marcada pelo clientelismo e pelos conflitos entre setores da classe dominante pela direção do poder hegemônico do Estado, a tentativa de reestruturação do Porto do Capim, na década de 1920, se apresentou como um paraíso de negócios fáceis, sendo caracterizada pelos desvios de verbas públicas. Inserindo-se na primeira fase da modernização capitalista na Parahyba, as obras portuárias foram realizadas em um contexto de tentativas de ordenação e higienização social de uma cidade que, como mencionado por Mario de Andrade (1929), era e continuou sendo “desmantelada com tudo de mistura”. Durante esse processo, as periferias centrais continuam a emergir nos antros da cidade por meio de ruas e becos marcados por práticas cotidianas da classe trabalhadora que, por sua vez, negam a modernização pelo alto. Deste modo, é justamente com o objetivo de investigar o Porto do Capim como um espaço de trabalhadores que a presente dissertação se estrutura. Para tanto, tendo como base teórico-metodológica as proposições da “história vista de baixo” e, mais especificamente, do historiador inglês E. P. Thompson (1981, 1987, 1997, 1998 e 2001), analisamos algumas fontes históricas, notadamente, os jornais e periódicos (*O Norte*, *O Jornal*, *A União* e *Diário de Pernambuco*), as fotografias (Acervo do Porto de Cabedelo) e diversos documentos do Estado e de associações empresariais privadas, a exemplo de telegramas da Associação Comercial da Paraíba, Relatórios de Presidente de Província da Paraíba, Relatórios de Viação e Obras Públicas da Paraíba e do Código de Posturas da Cidade da Parahyba do Norte. Por meio do cruzamento das fontes e dos materiais bibliográficos, nossa análise avançou em uma série de considerações sobre o Porto do Capim e a classe trabalhadora a ele vinculada, além de elencar outros pontos para o desenvolvimento de investigações futuras. Neste sentido, intenta ser mais uma contribuição historiográfica acerca da compreensão histórica dos conflitos de classes vivenciados nos processos de modernização urbana, muitas vezes escamoteados nos discursos hegemônicos de culturas históricas que desconsideram seus efeitos sobre as classes subalternizadas. Especificamente, esta dissertação dialoga com as preocupações da linha de pesquisa História e Regionalidades do PPGH-UFPB, ao abordar essas questões como vinculadas às escolhas políticas sobre a (re)definição da Paraíba no circuito capitalista global.

Palavras-chave: Porto do Capim; Cidade da Parahyba; João Pessoa – cidade; Classe trabalhadora; História vista de baixo; Modernização urbana; Paraíba – História; Paraíba – Século XX.

ABSTRACT

In a conjuncture marked by clientelism and conflicts between sectors of the dominant class for the direction of hegemonic power of the state, the attempt to restructure the Porto do Capim in the 1920s presented itself as a paradise of easy business, characterized by the diversion of public funds. Inserting itself in the first phase of capitalist modernization in Parahyba, port works were carried out in a context of attempts to order and sanitize a city that, as mentioned by Mario de Andrade (1929), was and continued to be "disassembled with everything mixed in". During this process, central peripheries continue to emerge in the city's dens through streets and alleys marked by the daily practices of the working class, which in turn reject high modernization. Thus, it is precisely with the objective of investigating Porto do Capim as a space for workers that this dissertation is structured. For this purpose, based on the theoretical-methodological propositions of "history from below" and, more specifically, of the English historian E. P. Thompson (1981, 1987, 1997, 1998 and 2001), we analyzed some historical sources, notably newspapers and periodicals (*O Norte*, *O Jornal*, *A União* and *Diário de Pernambuco*), photographs (Acervo do Porto de Cabedelo) and various documents from the State and private business associations, such as telegrams from the Commercial Association of Paraíba, Reports from the President of the Province of Paraíba, Reports on Transport and Public Works in Paraíba and the Code of Postures of the City of Parahyba do Norte. Through the crossing of sources and bibliographic materials, our analysis advanced in a series of considerations about Porto do Capim and the working class linked to it, as well as listing other points for the development of future investigations. In this sense, it aims to be another historiographic contribution to the historical understanding of class conflicts experienced in urban modernization processes, often concealed in hegemonic discourses of historical cultures that disregard their effects on subaltern classes. Specifically, this dissertation dialogues with the concerns of the History and Regionalities research line of the PPGH-UFPB, by addressing these issues as linked to political choices about the (re)definition of Paraíba in the global capitalist circuit.

Keywords: Porto do Capim; Parahyba City; João Pessoa – city; Working Class; History from Below; Urban Modernization; Paraíba – History; Paraíba – 20th century.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Rua do Melão em 1904.....	50
Imagem 2 – Rua Barão da Passagem	63
Imagem 3 – Aguadeiros na Rua Gama e Melo, antiga Rua da Viração (1910)	64
Imagem 4 – Rua General Osório [19--].....	65
Imagem 5 – Atual Rua Guedes Pereira (antiga Rua do Fogo) [19--].	65
Imagem 6 – Beco do Londres (1916)	67
Imagem 7 – Mercado Beaupaire Rohan (Inaugurado em 1913)	97
Imagem 8 – Praça 15 de Novembro (Cartão postal da primeira metade do Século XX)	103
Imagem 9 – Praça 15 de Novembro (1910).....	105
Imagem 10 – Praça 15 de Novembro	106
Imagem 11 – Praça 15 de Novembro (1920).....	107
Imagem 12 – Praça Álvaro Machado (1920).....	108
Imagem 13 – Obras do Porto Internacional do Varadouro.....	114
Imagem 14 – Transporte da Armadura para Estacas de Concreto	136
Imagem 15 – Transporte das barras de aço para a armadura das estacas de concreto	138
Imagem 16 – Cortando as barras de aço para armadura das estacas de concreto.....	139
Imagem 17 – Obras do Porto da Parahyba (Janeiro de 1922)	139
Imagem 18 – Transporte e Montagem das Formas das Estacas de Concreto.....	141
Imagem 19 – Confeccionando estacas de concreto	142
Imagem 20 – Transporte das armaduras para estacas.....	153
Imagem 21 – Construção das formas para as estacas de cimento	154
Imagem 22 – Construção para as estacas de concreto	155
Imagem 23 – Experiência das estacas de concreto armado	156
Imagem 24 – Oficinas em Parahyba.....	157
Imagem 25 – Capinzal. Instalação do Locomóvel e Britador	158
Imagem 26 – Construção do cais provisório	159
Imagem 27 – Rebocador Fortaleza e Arieiro Porto Alegre	160
Imagem 28 – Trapicho, Rebocador Bicalho	161
Imagem 29 – Estação.....	162

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Cópia fotográfica do mapa de Manoel Francisco Grangeiro (1692).....	34
Figura 2 – Dinâmica urbana e territorial da cidade de João Pessoa (1647 – 1946).....	39
Figura 3 – Planta de distribuição das edificações na cidade da Parahyba em 1889	48
Figura 4 – Distribuição aproximada de chafarizes durante a década de 1910	68
Figura 5 – Mapa do Porto do Capim	92
Figura 6 – Plano do Porto e Rio da Paraíba (1799).....	93
Figura 7 – Planta do Rio Parahyba do Norte (1832)	94

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Panorama inicial de distribuição dos aparatos modernizantes	73
Quadro 2 – Fotografias das Obras do Porto da Parahyba.....	129
Quadro 3 – Trabalhadores das obras do Porto da Parahyba	151

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Primeiras ruas beneficiadas e seus aparatos modernizantes.....	74
Gráfico 2 – Quantitativo das fotografias do Porto da Parahyba por mês de registro (Janeiro de 1922 – Janeiro de 1923)	132

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1 MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA, CIDADE E SEGREGAÇÃO NA PERIFERIA DO CAPITAL: O CASO DA CIDADE DA PARAHYBA (PB)	28
1.1 A capital paraibana entre o local, o nacional e o global.....	29
1.2 Entre projetos e práticas: a modernização capitalista na cidade da Parahyba (PB)	36
1.2.1 Medidas de controle para uma cidade “desmantelada com tudo de mistura”: modernização conservadora e higienismo na capital paraibana.....	44
1.2.2 Subterfúgios das ações e assimetria dos procedimentos: os aparatos modernos entre os cantos e os antros da cidade.....	56
2 O PORTO DO CAPIM NA HISTÓRIA DA CIDADE	76
2.1 Clientelismo e jogo político: as obras do porto como um paraíso de negócios fáceis ..	76
2.2 O Porto do Capim entre reformas e abandonos	87
2.2.1 O Porto do Capim como espaço de trabalhadores.....	90
2.2.2 “Agora nem porto velho, nem porto novo, ninguém sabe o que ficou”: a tentativa de reestruturação do porto na década de 1920	111
3 ENTRE PERÍODICOS E FOTOGRAFIAS: AS IMAGENS DO PORTO.....	123
3.1 “ <i>Todo documento é monumento</i> ”: a fotografia como fonte histórica.....	123
3.2 Entre estacas e aterros: as obras do Porto da Parahyba em imagens.....	127
3.2.1 O fotógrafo	132
3.2.2 A cidade que se encontra no porto	133
3.2.3 Os trabalhadores	137
3.2.4 Hierarquias e disciplina de trabalho	150
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	164
REFERÊNCIAS	169

INTRODUÇÃO

Ora, os que num momento dado dominam são os herdeiros de todos os que venceram antes. A empatia com o vencedor beneficia sempre, portanto, esses dominadores. Isso diz tudo para o materialista histórico. Todos os que até hoje venceram participam do cortejo triunfal, em que os dominadores de hoje espezinham os corpos dos que estão prostrados no chão. Os despojos são carregados no cortejo, como de praxe. Esses despojos são o que chamamos bens culturais. O materialista histórico os contempla com distanciamento. Pois todos os bens culturais que ele vê têm uma origem sobre a qual ele não pode refletir sem horror. Devem sua existência não somente ao esforço dos grandes gênios que os criaram, como à corveia anônima dos seus contemporâneos. Nunca houve um monumento da cultura que não fosse também um monumento da barbárie. E, assim como a cultura não é isenta de barbárie, não o é, tampouco, o processo de transmissão da cultura. Por isso, na medida do possível, o materialista histórico se desvia dela. Considera sua tarefa *escovar a história a contrapelo*.

(Walter Benjamin)

Pesquisar as experiências compartilhadas e a história da classe trabalhadora é, ainda hoje, um desafio. Apesar dos inegáveis avanços no que diz respeito às possibilidades de produção do conhecimento acerca da temática, inúmeras são as vicissitudes e complexidades pelas quais o historiador passa ao escolher trilhar este caminho de investigação, principalmente em um mundo onde grande parte dos registros não foram pensados para evidenciar estas pessoas. Cabe ao historiador materialista dialético comprometido com a transformação do mundo, portanto, realizar uma leitura sempre a contrapelo e romper com as invisibilidades históricas e historiográficas.

Esse cenário de dificuldades, no entanto, também é permeado por características que, apesar de fundamentais ao ofício do historiador, são por vezes esquecidas dentro do *modus operandi* de outras perspectivas da pesquisa acadêmica e historiográfica. Entre elas, gostaríamos de destacar inicialmente a tríade propulsora da escrita desta Dissertação de Mestrado: a sensibilização, a humanização e a possibilidade de engajamento político que a investigação acerca da história da classe trabalhadora e das pessoas comuns traz consigo.

É precisamente nesse cenário complexo de dificuldades¹, de incertezas e, ao mesmo tempo, de humanização e de olhar atento, que esta pesquisa se encontra ao empenhar-se também em encontrar indícios dos trabalhadores urbanos durante o processo de modernização capitalista entre 1920 e 1924, na Cidade da Parahyba.

Nesse sentido, iniciar a escrita do presente trabalho é perceber-se, involuntariamente, percorrendo as múltiplas veredas da memória, pela qual passado e presente da nossa própria trajetória se entrelaçam, de forma tão densa e consubstancial, que situá-los se faz necessário para uma melhor compreensão dos leitores acerca da escolha do recorte temático.

A trajetória de nossa pesquisa começa antes mesmo que estivéssemos em condições de reconhecê-la como tal, em meados de 2015, no início da Graduação em História pela Universidade Federal da Paraíba, quando foi possível integrar a equipe do Projeto de Extensão intitulado *Subindo a Ladeira: Educação Patrimonial e Ensino de História Local no Varadouro (João Pessoa-PB)*². Assim, a motivação para a escolha da temática sobre a qual nos debruçamos na presente investigação surge da experiência prática no referido projeto que trouxe consigo a possibilidade de conhecer e conviver com a Comunidade Tradicional e Ribeirinha do Porto do Capim, localizada no entorno do chamado “Centro Histórico”³ de João Pessoa.

O Subindo a Ladeira atua na Comunidade do Porto do Capim há mais de dez anos, contribuindo – por meio das ações de Educação Patrimonial e de Ensino de História Local

¹ Dificuldades estas que, como será melhor detalhado ao longo desta introdução, foram potencializadas pela impossibilidade de investigação nos acervos oriunda da pandemia do Covid-19 e da forma como o governo brasileiro lidou com ela e com muitos outros aspectos da vida social, econômica, cultural e política do país.

² “O Subindo a Ladeira: Educação Patrimonial e Ensino de História no Varadouro (João Pessoa-PB), projeto desenvolvido desde 2011, é voltado para crianças na faixa etária dos sete aos quatorze anos, residentes na área central da capital paraibana [...] na comunidade tradicional e ribeirinha do Porto do Capim. Originalmente intitulado Subindo a Ladeira: Mostras Culturais, o projeto foi elaborado e inicialmente desenvolvido pela Fundação Casa de Cultura Companhia da Terra, no ano de 2010, com o objetivo de promover atividades artístico-culturais na e para a comunidade do Porto do Capim. A partir de 2011, já com o objetivo de desenvolver ações relacionadas à educação patrimonial, passou a ser apoiado pelo Programa de Bolsas de Extensão da Universidade Federal da Paraíba (PROBEX/UFPB). No biênio 2014/2016, o projeto também foi integrado ao Programa de Extensão/ PROEXT-UFPB ‘Requalificação Urbana, Ambiental e Patrimonial do Porto do Capim em João Pessoa-PB’. O Subindo a Ladeira consiste numa proposta interdisciplinar desenvolvida por docentes do Departamento de História/UFPB e estudantes do referido curso, bem como de outras áreas, tais como o teatro e a música. O mesmo se pauta no ensino de história local e na educação patrimonial dialógica a partir das concepções metodológicas de Viola Spolin e de Augusto Boal, em interlocução com diversas linguagens artísticas — nomeadamente os jogos teatrais, a contação de histórias, a música, a linguagem radiofônica e a dança” (GONÇALVES; TELES, 2017, p. 55).

³ Entendemos as especificidades e a necessidade de aparatos legais para a salvaguarda de determinados espaços da cidade, tais como o que se convencionou chamar de Centro Histórico. O uso de aspas, no entanto, reforça a importância de se pensar essa questão de maneira crítica, entendendo, por exemplo, que o “entorno” desses espaços também carrega múltiplas memórias que, apesar dos muitos avanços no que diz respeito à compreensão acerca da história, das identidades e do patrimônio, ainda são estruturalmente secundarizadas pelos agentes e instituições geralmente ligados aos processos de salvaguarda do patrimônio material.

ancoradas nos pressupostos da Educação Popular e realizadas através das diversas linguagens artísticas – com os processos de luta em defesa do território e de resistência popular da comunidade que, desde a segunda metade da década de 1980, é alvo de políticas públicas higienistas, entre outras ações, que preveem a sua remoção.

Desde 2007, como apontado por Regina Célia Gonçalves (2019), com o tombamento do Centro Histórico de João Pessoa pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e, mais recentemente, com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)⁴, esses projetos de remoção por parte do Poder Público, materializados principalmente nas últimas gestões da Prefeitura Municipal de João Pessoa, vêm se intensificando e colocando em risco a vida comunitária e a história do Porto do Capim.

Paralelamente, as organizações comunitárias⁵ encontram na evocação das memórias coletivas, da identidade ribeirinha e das histórias locais, estratégias para lutar em defesa da permanência das famílias e do território ocupado pelos moradores há mais de oitenta anos, quando, na ocasião da desativação do Porto Comercial do Varadouro, as “famílias de trabalhadores desempregados com o fim das atividades portuárias e das casas comerciais e de prestação de serviços”, em conjunto com as famílias de “pescadores, marisqueiros, catadores de caranguejo [...] que já viviam ali, do rio e do mangue, desde que a cidade fora fundada no século XVI” (GONÇALVES, 2019, n.p.), foram paulatinamente ocupando aquele espaço de trabalho que, desse modo, também passou a ser um espaço de moradia e, portanto, de vida da classe trabalhadora.

Esse processo que culminou na própria formação da Comunidade Tradicional e Ribeirinha do Porto do Capim é de fundamental importância para entendermos e nos aproximarmos do recorte temporal estabelecido nesta investigação, cujo título é *Um (novo)*

⁴ Lançado em 28 de janeiro de 2007, foi um programa do Governo Brasileiro que englobava uma série de políticas econômicas, planejadas para os quatro anos seguintes, e que teve como objetivo acelerar o crescimento econômico do país através do “planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do Brasil” (IPHAN, 2020, n.p). Algumas dessas obras estavam inseridas no âmbito da salvaguarda patrimonial. Segundo o site do Iphan, em João Pessoa, as obras abarcaram a restauração do Antigo Conventinho (Casa das Artes), Antigo Hotel Globo - Sede da Coordenadoria do Patrimônio Cultural de Antiga Alfândega/Museu da Cidade (obra concluída), Antiga Superintendência da Alfândega (Centro de Cultura Popular), Antiga Fábrica de Gelo (Centro de Apoio a Eventos e Visitantes), Antiga Casa dos Contos e Residência do Capitão-mór (Centro de Documentação e Sede do Iphan - PB), Azulejaria do Adro do Conjunto Franciscano, Igreja de Nossa Sra. do Carmo; a Revitalização do Antigo Porto do Capim; a Requalificação do Antigo Cais do Porto (Arena de Eventos e Cultura e das vias de acesso à Arena de Eventos e Cultura); e a Implantação do Parque Ecológico do Rio Sanhauá (etapa concluída: Praça Napoleão Laureano). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1791/>. Acesso em: 30. jul. 2022.

⁵ Destacam-se a Associação de Mulheres do Porto do Capim e o Grupo de Jovens Garças do Sanhauá.

Porto do Capim para um rio de difícil navegação: trabalhadores e as margens da modernização urbana na Cidade da Parahyba (1920-1924).

Nesse sentido, o impulso desta Dissertação surge justamente na busca de compreensão acerca da formação da Comunidade do Porto do Capim, bem como da sua capacidade de articulação e de resistência ao longo de tantos anos, mesmo sob tantas arbitrariedades e violências por parte do Estado.

Para tanto, foi preciso estabelecer um recorte temporal que, além de abarcar o período de formação da comunidade em si, também compreendesse os anos anteriores à mesma. Isto porque, por mais que a comunidade só se estabeleça de maneira mais estruturada na segunda metade da década de 1940, ela traz consigo diversas características (tais como o vínculo com o rio e o mangue, os laços de parentesco e compadrio, os saberes acerca da construção e reparação de barcos, a gastronomia local, os caminhos do rio, as técnicas de navegação adequadas, etc.) que remontam a relações socioterritoriais historicamente construídas no Porto do Capim e que são evocadas no processo de resistência engendrado pelos moradores da comunidade na contemporaneidade.

Para investigar tal contexto, o contato com as discussões da História Social do Trabalho foi essencial, sendo este fortemente potencializado e enriquecido em virtude da participação no GEPEHTO – Grupo de Estudos e Pesquisas em História do Trabalho. Por meio de uma abordagem teórico-metodológica, alicerçada no materialismo histórico e na história social do trabalho, vem sendo possível ter acesso e aprender com os debates em torno das relações de conflitos, solidariedades, rivalidades, exploração e opressões intra e entre as classes sociais, em dimensões políticas, sociais, econômicas e culturais (GEPEHTO, 2020).

Seguindo as indagações oriundas do contato com a luta política da comunidade e com os debates teóricos no âmbito da História Social do Trabalho, encontramos na obra do historiador inglês Edward Palmer Thompson a base teórica principal para a estruturação da nossa pesquisa. As acepções desenvolvidas pelo autor acerca do conceito de *classe* e de *experiência* nos permitiram, inclusive, estabelecer mais precisamente o nosso recorte temporal por meio da constatação de que, para entendermos a resistência da Comunidade do Porto do Capim no tempo presente, era preciso também investigar os fatores sociohistóricos e as dinâmicas existentes anteriormente naquela espacialidade que operaram como condicionantes para a formação e estruturação da referida comunidade.

Qual seria então a compreensão de Thompson acerca do conceito de *classe* e de *experiência* e qual a importância desses conceitos para a nossa pesquisa? Em sua crítica à noção de classe como uma categoria estática levada em consideração apenas abstratamente, Thompson defende que esta é uma categoria histórica que emana de processos sociais através do tempo e, portanto, constitui um conceito dinâmico que não deriva de um “modelo teórico preliminar de totalidade estrutural” (THOMPSON, 2012, p. 274). Nesse sentido, alinhamo-nos com a perspectiva do autor que, como apontado por Ellen Wood (2003), defende que as respostas concretas das experiências de classes são díspares no tempo e no espaço justamente porque são influenciadas por diversas materialidades singulares. Por isso mesmo, a classe é visível apenas no processo e é ela que forma a experiência humana nas manifestações concretas da realidade.

Compreender a materialidade singular da luta contemporânea da comunidade do Porto do Capim implica, portanto, a necessidade de investigação sobre o processo vivenciado por homens e mulheres pobres que – vinculados aos mundos do trabalho da cidade e do estuário do rio Paraíba – estabeleceram e/ou mantiveram suas relações socioterritoriais, estruturando uma comunidade cujos moradores identificaram – e aqui recorreremos às palavras de Thompson (2012, p. 274) – “os nós dos interesses antagônicos”, resistindo e se articulando em torno de sua identidade de classe. Identidade esta que, cumpre salientar, surge justamente à medida em que eles “vivem suas relações de produção e segundo a *experiência* de suas situações determinadas, no interior do ‘conjunto de suas relações sociais’, com a cultura e as expectativas a eles transmitidas e com base no modo pelo qual se valeram dessas experiências em nível cultural” (THOMPSON, 2012, p. 277, grifos do autor).

Aqui, chegamos à outra categoria marcante em toda a obra do autor e, portanto, basilar para a escrita desse trabalho que se fundamenta teoricamente na História Vista de Baixo: a *experiência*. Por meio desse termo:

Os homens e mulheres também retornam como sujeitos, [...] não como sujeitos autônomos, ‘indivíduos livres’, mas como pessoas que experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida ‘tratam’ essa experiência em sua consciência e sua cultura [...] das mais complexas maneiras [...] e em seguida (muitas vezes, mas nem sempre, através das estruturas de classe resultantes) agem, por sua vez, sobre sua situação determinada (THOMPSON, 1981, p. 182, grifos do autor).

Assim, para se aproximar do termo experiência, cabe ao historiador “interrogar os silêncios reais, através do diálogo do conhecimento” (THOMPSON, 1981, p. 185). No caso da presente Dissertação, esse processo se estrutura por meio da busca pelo entendimento acerca da formação de classe dos trabalhadores do Porto do Capim, formação esta pensada aqui para além do setor produtivo, incluindo assim os aspectos e nuances das experiências compartilhadas nos múltiplos espaços (inclusive os simbólicos) da vida cotidiana desses trabalhadores.

Acompanhando os pressupostos teóricos apontados, uma outra justificativa para a escolha do presente recorte temporal está na necessidade do desenvolvimento de pesquisas sobre este período que se encontra no que podemos denominar como um vácuo na produção historiográfica acerca desta espacialidade.

A transferência das atividades portuárias para o Porto de Cabedelo, o investimento em outros espaços da malha urbana, o deslocamento de parcela do comércio para outras partes da cidade, a decadência econômica da área, a saída da classe dominante que irá progressivamente se deslocar do “centro” em direção a outras regiões e a instalação das moradias de caráter popular no Porto do Capim são elementos que configuram um processo de abandono por parte do poder público em relação a esta área da cidade que, por sua vez, deixa de ser economicamente interessante e, assim parece se tornar “a-histórica” de acordo com narrativas hegemônicas comprometidas com a reprodução do capital e a subjugação humana.

Em outras palavras, para justificar as tentativas de remoção da comunidade no tempo presente, o Estado se articula buscando construir um sentimento de necessidade de “resgate” de uma memória e de uma cultura histórica que é, ao mesmo tempo, idealizada e politicamente comprometida com a assepsia dos pobres. Como apresentado por Ângelo Emílio da Silva Pessoa (2020), “trata-se, apenas, da projeção de um passado imaginado e imaginário, um passado efetivamente inventado para gáudio de um modelo de turismo equivocado e não-cidadão”.

Esta investigação surge, portanto, no contraponto a esta forma de enxergar e difundir o conhecimento histórico, buscando justamente se debruçar sobre pelo menos três aspectos fundamentais para a própria estruturação de nossa pesquisa: 1. Realizar a investigação tendo como ponto de partida a hipótese (a ser confirmada por meio do contato com as fontes primárias e secundárias) de que o Porto do Capim e as localidades próximas são, historicamente,

espacialidades de moradias e/ou sociabilidades de trabalhadores⁶; 2. Analisar criticamente os processos de difusão (por parte das narrativas hegemônicas) dessa região como uma área onde, um dia, localizou-se um “grande Porto Internacional” que, como será visto, não passa de uma exaltação improcedente; 3. Compreender os silenciamentos e esquecimentos em torno da presença histórica dos trabalhadores na área que, de acordo com a nossa perspectiva, são características provenientes da própria natureza do capital em sua busca incessante por crescimento econômico de uns e exploração de outros.

Para tanto, seguindo as proposições de Gonçalves (1999, p. 14), acreditamos que, em uma investigação cientificamente fundamentada acerca desse agitado “oceano da memória” em torno da especialidade do Porto do Capim, é fundamental termos

[...] a preocupação de procurar entender os mecanismos através dos quais ele brota. Caso contrário, a emergência dos excluídos enquanto objetos/sujeitos da história tornar-se-á irrelevante e seus efeitos, passageiros, por não implicarem em aprofundamento/ruptura da concepção hegemônica do conhecimento. Para que estas múltiplas vozes possam ter um efeito, de fato, transformador, é necessário que as conheçamos, bem como as condições de sua elaboração, de seu silenciamento e de sua emergência. (GONÇALVES, 1999, p. 14)

Assim, nosso objetivo é investigar as condições de vida, de moradia e as sociabilidades da classe trabalhadora do Porto do Capim durante o período que antecede a formação da comunidade, mais especificamente, entre as décadas de 1920 e 1940. Iremos inquirir sobre as redes de experiências que, sendo compartilhadas no cotidiano, instituíram e estruturaram a formação de classe desses trabalhadores, de modo a apreender também os condicionantes concretos dos sistemas de desigualdades existentes no processo de modernização capitalista que impactou profundamente sobre a sua vida.

Para um melhor procedimento analítico, elencamos dois grupos de trabalhadores a serem investigados: de um lado, os trabalhadores vinculados ao estuário do Rio Paraíba (pescadores, marisqueiros, catadores de caranguejo, canoeiros, agricultores, entre outros) e, de outro, os trabalhadores das obras do Porto Internacional do Varadouro (1920-1924). Apesar de estarem compondo grupos “separados”, cabe destacar que, na vida cotidiana do início do século

⁶ Os aspectos em torno dessa hipótese serão retomados ao longo de todo o trabalho. A priori, cumpre destacar que ela se estrutura, principalmente, por meio da constatação da coexistência de “vários portos” na região, com destaque para o cais estuarino, caracterizado pela existência de trapiches que entrelaçavam/entrelaçam trabalhadores e trabalhadoras, saberes e costumes ao longo do rio Paraíba.

XX⁷ essa relação era muito mais complexa, na medida em que a inserção dessas pessoas no mundo do trabalho era mais fluída e que os trabalhadores transitavam entre as esferas do trabalho “informal”, por meio da vinculação com o rio e com o mangue, e do trabalho “formal”⁸ nas obras do porto, como buscaremos demonstrar ao longo do presente trabalho.

Já a tentativa de construção do Porto Internacional do Varadouro aconteceu entre os anos de 1920 e 1924, na área onde existiu um porto comercial desde a fundação da cidade no século XVI. Por conta da inviabilidade técnica da construção de um porto de grande porte na área, as obras foram suspensas e suas atividades foram sendo paulatinamente desativadas. Em 1935, o porto comercial foi transferido para o município de Cabedelo e a área foi abandonada pelo poder público.

Nesse sentido, destacamos elementos teóricos e metodológicos que fundamentam um tema pouco pesquisado na historiografia local que se debruça sobre a capital paraibana no início do século XX, por meio da investigação das condições de vida, de moradia e das sociabilidades dos trabalhadores da região portuária da cidade da Parahyba, atual João Pessoa (PB).

Sobre esse tema, a história da classe trabalhadora, cabe destacar que as experiências cotidianas da classe trabalhadora irão ganhar mais destaque, no Brasil, a partir da década de 1980 com o número crescente de estudos sobre cotidiano, lazer e moradia da classe trabalhadora⁹. Este processo, em grande medida, rompeu com uma tradição historiográfica que privilegiava, em suas pesquisas, a relação direta dos trabalhadores com o espaço produtivo e os movimentos organizados de resistência em torno dos sindicatos e das greves, por exemplo.

Para ultrapassar essas balizas e para compreender as experiências que compõem a formação da classe trabalhadora¹⁰, adotamos o método crítico de análise no bojo da tradição marxista, recorrendo às proposições da *história vista de baixo*, mais especificamente do

⁷ Esse fenômeno ainda marca o cotidiano comunitário na atualidade, cem anos depois do período investigado.

⁸ Aqui, recorremos ao uso das aspas ao mencionar o trabalho formal e informal pelo fato de que as próprias configurações dos mundos do trabalho deste período não eram pautadas em um possível dualismo, tendo em vista que o país ainda estava na fase de transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado e que a maioria das relações desta esfera não dava garantia ou estabilidade alguma para os trabalhadores, principalmente para os mais precarizados. Nesse momento, sequer as leis trabalhistas haviam se consolidado ainda, isto só vai ocorrer, de maneira mais estrutural, com o Decreto-Lei nº 5.452 que, em 1943, objetivava regulamentar as relações individuais e coletivas do trabalho. Ademais, no início do século XXI, é possível perceber uma continuidade histórica na medida em que essa situação se aprofunda, dessa vez no contexto de “uberização” das relações de trabalho no seio das políticas neoliberais.

⁹ Entre as razões para que tal processo tenha ocorrido, destacamos o fato de que nesse período se realizam as primeiras traduções, para o português, das obras de E. P. Thompson, bem como há uma crescente influência das obras de Antonio Gramsci e de Paulo Freire.

¹⁰ Como base para o conceito de experiência, utilizamos Thompson (1987a; 1987b; 1987c), pelo qual o autor fundamenta a sua noção de experiência de classe e de resistência como processos.

historiador Edward Palmer Thompson, que, como mencionado, traz à tona sujeitos históricos que, sendo subalternizados diante dos interesses do projeto social hegemônico, haviam sido também invisibilizados dentro do processo de escrita historiográfica.

Nesta direção, acredita-se que será possível descortinar uma realidade pouco investigada pela historiografia local ao passo em que realizamos a prospecção de novas fontes e erigimos indagações às já consultadas e utilizadas por outros pesquisadores para que – por meio das perspectivas formuladas por E. P. Thompson e por Walter Benjamin – possamos “ler a contrapelo”, as “entrelinhas”, e encontrar os indícios das experiências compartilhadas pela classe trabalhadora do e no Porto do Capim em seus múltiplos espaços, inclusive os simbólicos.

Antes da explanação sobre como a pesquisa está preliminarmente estruturada, gostaríamos de tecer uma observação sobre os contratempos encontrados nesses anos de pós-graduação que dificultaram, em grande medida, o processo de pesquisa e certamente interferiram no resultado final do texto. O entusiasmo que, em geral, é inerente ao início de ciclos foi fortemente atingido: em decorrência do avanço da pandemia do Covid-19, já na segunda semana de aulas do curso de Mestrado, as atividades presenciais foram interrompidas e, após cerca de 2 meses, forçosamente substituídas pelo ensino remoto.

Nesse contexto, foi preciso uma adaptação à nova rotina de vida e de estudos; lidar com o crescimento do número de casos do coronavírus no mundo todo e entre pessoas conhecidas e queridas; cumprir o isolamento social deixando de ver familiares, amigos e colegas; manter o equilíbrio psicológico mesmo observando a irresponsabilidade de muitos que continuaram saindo sem qualquer cuidado e, principalmente, do Governo Federal, na figura do então presidente, lidando com o Covid-19 como se fosse “só uma gripezinha”, colocando a preservação da economia em detrimento da salvaguarda das vidas.

Além dessas questões mais gerais, no que diz respeito ao processo de desenvolvimento da pesquisa em si, ainda foi preciso lidar com duas outras dificuldades. A primeira foi o corte de bolsas que atingiu grande parte dos programas de pós-graduação e que dificultou profundamente a vida dos estudantes, principalmente os socialmente vulneráveis. A segunda dificuldade surgiu da impossibilidade das visitas aos acervos físicos e dos contatos com os entrevistados (para aqueles que trabalham com a história oral). Consequentemente, para grande parte dos estudantes não foi possível estabelecer o contato com as fontes necessárias para as mais diversas pesquisas, o que certamente apresenta um déficit no seu desenvolvimento.

Todos esses pontos interferiram profundamente na saúde mental dos estudantes (e de toda a comunidade acadêmica) que, vale salientar, já é bastante afetada nos contextos “normais” da vida universitária. Apesar de todos os problemas e da solidão acentuada com o isolamento social, foi possível encontrar apoio entre alguns colegas e professores. É nesse lugar que também se encontra a importância da criação e do fortalecimento das redes de solidariedade que rompem com a lógica da produtividade exacerbada e desumana, bem como das disputas de ego, muitas vezes predominante na academia. Nesse sentido, esses suportes foram elementares para a realização daquilo que estava ao nosso alcance, para a conformação do que não estava e para a elaboração deste texto, da melhor forma possível, dentro de um cenário com tantas adversidades. É, portanto, nessa perspectiva de construção de um ambiente universitário humanizado que esta investigação se situa. Agora, trataremos da sua estruturação.

As análises presentes nesta dissertação foram construídas a partir do cruzamento do material bibliográfico e de fontes primárias diversas (Telegramas da Associação Comercial da Paraíba; Relatórios de Presidente de Província; Relatórios de Viação e Obras Públicas; Jornais *O Norte*, *O Jornal*, *A União* e *Diário de Pernambuco*; Fotografias do Acervo do Porto de Cabedelo; Código de Posturas da Cidade da Parahyba do Norte). Nesse sentido, a mesma encontra-se dividida em três capítulos.

No primeiro capítulo, intitulado “Modernização, cidade e segregação na periferia do capital”, abordaremos o processo de modernização capitalista na cidade de João Pessoa¹¹, as principais transformações urbanas, as bases ideológicas deste momento e as implicações da disciplinarização do espaço no cotidiano dos trabalhadores.

O segundo capítulo, cujo título é “O Porto do Capim na história e na cidade”, versará sobre o lugar do Porto do Capim e seus trabalhadores na história da cidade, notadamente durante o processo de tentativa de reestruturação do Porto da Parahyba. Para tanto, analisaremos também as bases ideológicas, os agentes sociais e os jogos políticos envolvidos no discurso que tratava como urgente e necessário o desenvolvimento comercial e econômico da capital paraibana, localizando principalmente a Associação Comercial da Paraíba nesse processo.

No terceiro capítulo, intitulado “Fotografia e história: imagens do Porto”, aprofundamos a investigação acerca do cotidiano das obras do Porto da Parahyba, por meio do cruzamento das informações obtidas nos periódicos e da análise das fotografias do referido

¹¹ Em alguns trabalhos mencionados, os autores utilizam o nome Parahyba, tendo em vista que a cidade só passou a ser chamada de João Pessoa em 1930. Ao longo da dissertação é possível visualizar ambas nomenclaturas: Parahyba e João Pessoa, a depender do contexto tratado.

empreendimento. Nessa seara, destaca-se o papel do fotógrafo responsável pelos registros e as intencionalidades que marcam a solicitação de registros como esses, bem como os elementos presentes nas imagens, tais como a cidade, os trabalhadores e as hierarquias de trabalho.

Por fim, destacamos que o avanço da produção teórica sobre esta realidade contribui para fomentar análises que orientem abordagens cientificamente fundamentadas e reitera a necessidade de discutir as experiências compartilhadas pelos trabalhadores do e no Porto do Capim como forma de aprofundar o conhecimento da própria realidade local. Nesse sentido, compreender as experiências cotidianas e os condicionantes sócio-históricos que possibilitaram a formação de classe desses trabalhadores é de grande relevância para a academia e, em especial, para a produção do conhecimento historiográfico comprometido com a transformação social e com um projeto político de emancipação humana.

1 MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA, CIDADE E SEGREGAÇÃO NA PERIFERIA DO CAPITAL: O CASO DA CIDADE DA PARAHYBA (PB)

Na parede de um botequim de Madri, um cartaz
avisa: *Proibido cantar.*

Na parede do aeroporto do Rio de Janeiro, um
aviso informa: *É proibido brincar com os
carrinhos porta-bagagem.*

Ou seja: ainda existe gente que canta, ainda existe
gente que brinca.

(Eduardo Galeano)

Muito além das tão evidenciadas inovações e dos pretensos avanços tecnológicos, os processos de modernização capitalista trazem consigo uma série de interdições e rupturas que são impostas e sentidas no cotidiano, principalmente pelas classes populares. Não por acaso, recorreremos à linguagem sempre cirúrgica de Eduardo Galeano que, ao tratar da dialética das normativas, nos ajuda a compreender as relações complexas entre as tentativas de regulamentação e as resistências populares, temática fundante deste capítulo.

Aqui, discorreremos sobre os pilares e complexidades da modernização, os seus impactos na vida dos trabalhadores e as suas múltiplas resistências cotidianas, apresentando os debates sobre como esse processo, que se inicia na Europa, impacta profundamente as relações na periferia do capital, ao mesmo tempo em que se sustenta por meio dos processos de expropriação e da acumulação entrelaçada por todo o globo.

Com a apresentação desse contexto, será possível compreender melhor os entrecruzamentos e as particularidades do recorte temporal-espacial aqui estabelecido. Especificamente sobre o nosso recorte, neste capítulo abordaremos como o primeiro ciclo de modernização capitalista da cidade da Parahyba irá se estruturar tendo como base as medidas de controle e as tentativas de implementação de projetos e ações que visavam embelezar e higienizar o perímetro urbano da cidade, ao passo que segregavam os grupos sociais que não possuíam poder aquisitivo para arcar com as despesas provenientes do ideário modernizante e tampouco pautavam suas vidas em torno dos instrumentos regulatórios e juízos de valores ditos modernos.

Nesse sentido, enquanto na epígrafe estão presentes – de modo figurado – as proibições ao cantar e ao brincar, quando analisamos, de forma atenta e por meio de uma leitura a

contrapelo, os processos característicos das primeiras décadas do século XX na cidade da Parahyba, percebemos uma profusão de diretrizes e proibições que, por um lado, refletem os atributos esperados das pessoas “respeitáveis” desse período e, por outro, buscam afastar posturas, moradias, costumes, hábitos e manifestações culturais de homens e mulheres pobres que não correspondem a tal ideário e que, ao mesmo tempo, resistem cotidianamente e das mais variadas formas contra tais investidas.

1.1 A capital paraibana entre o local, o nacional e o global

Para entendermos como o processo de modernização capitalista opera na cidade da Parahyba durante as primeiras décadas do século XX, é de fundamental importância compreendermos como a história da cidade é atravessada pela sua inserção no contexto do capitalismo global por meio da dinâmica de expropriação territorial na chamada periferia. Como apresentado por Wendell Assis (2014), essa expropriação nos remete ao século XVI, com a expansão colonial europeia por meio das grandes navegações e do “descobrimento” das Américas.

Nessa direção, Giovanni Alves (2001) também comenta:

[...] se é verdade que o mercantilismo, o colonialismo e o imperialismo tinham raízes no nacionalismo e ajudaram a difundir o modelo de Estado-nação pelo mundo afora, é também verdade que **quebraram fronteiras de tribos, clãs, povos, nacionalidades, culturas e civilizações**. Nesse sentido é que **o capitalismo entra decisivamente no desenho (e redesenho) do mapa do mundo, criando nações e colônias**, metrópoles e impérios, geoeconomias e geopolíticas, ocidentes e orientes (ALVES, 2001, p. 4, grifos nossos).

Nesse sentido, a colonização das Américas, a circum-navegação da África e a incorporação dos mercados das Índias Orientais e da China foram basilares para a abertura de “um novo campo de ação à burguesia emergente” (MARX; ENGELS, 2010, p. 41) e para o próprio desenvolvimento do sistema de produção capitalista.

Um dos aspectos fundamentais para a compreensão dessa dinâmica para o caso brasileiro é apresentado por Guilherme Leite Gonçalves e Sérgio Costa (2020) no livro *Um porto no capitalismo global*, onde realizam um estudo de caso sobre a região portuária do Rio de Janeiro e suas relações com o capitalismo global. Baseados no conceito marxiano de

acumulação primitiva¹² e inspirados pela ideia de modernidade entrelaçada, os autores desenvolvem um conceito que também se faz importante para a nossa pesquisa: o conceito de acumulação entrelaçada.

Caracterizado por evidenciar a interconexão “não só das diferentes regiões do mundo, mas também de diferentes épocas históricas e distintas dimensões da expansão capitalista” (GONÇALVES; COSTA, 2020, p. 32), o conceito de acumulação entrelaçada nos ajuda a compreender como a “expansão do capitalismo industrial na Europa” é também sustentado pela “interpenetração entre os processos de acumulação de capital [...] que se davam no bojo do colonialismo” (GONÇALVES; COSTA, 2020, p. 20).

Dialecticamente, ao compreender o capital enquanto “o sujeito que movia a sociedade colonial” (TEXEIRA, 2006, p. 581), podemos entender, por exemplo, que a colonização do Brasil – e, portanto, da Paraíba – implica necessariamente na expropriação dos recursos naturais, na destruição da cultura e da vida dos povos originários e na exploração da mão de obra. Como apresentado por Marx (2011, p. 547), estes são alguns dos elementos fundantes do próprio modo de produção e de acumulação capitalista.

Assim, no que diz respeito à ocupação da Paraíba pelos colonizadores portugueses e, portanto, à inserção deste território na dinâmica capitalista por meio da longa guerra de conquista travada pelos europeus contra os Potiguara, concordamos com a perspectiva apresentada por Regina Célia Gonçalves (2007, p. 26) quando explica “os vetores da conquista e da colonização” na Paraíba, destacando que

[...] o heroísmo e a coragem manifestos nas ações dos conquistadores e colonizadores da Paraíba ao tomarem a terra, devastá-la e cobri-la de

¹² Conceito desenvolvido por Karl Marx para designar o processo histórico de separação entre o produtor e os meios de produção. Sobre a acumulação primitiva, o autor afirma: “Num primeiro momento, dinheiro e mercadoria são tão pouco capital quanto os meios de produção e de subsistência. Eles precisam ser transformados em capital. Mas essa transformação só pode operar-se em determinadas circunstâncias, que contribuem para a mesma finalidade: é preciso que duas espécies bem diferentes de possuidores de mercadorias se defrontem e estabeleçam contato; de um lado, possuidores de dinheiro, meios de produção e meios de subsistência, que buscam valorizar a quantia de valor de que dispõem por meio da compra de força de trabalho alheia; de outro, trabalhadores livres, vendedores da própria força de trabalho e, por conseguinte, vendedores de trabalho. Trabalhadores livres no duplo sentido de que nem integram diretamente os meios de produção, como os escravos, servos etc., nem lhes pertencem os meios de produção, como no caso, por exemplo, do camponês que trabalha por sua própria conta etc., mas estão, antes, livres e desvinculados desses meios de produção. Com essa polarização do mercado estão dadas as condições fundamentais da produção capitalista. A relação capitalista pressupõe a separação entre os trabalhadores e a propriedade das condições da realização do trabalho. Tão logo a produção capitalista esteja de pé, ela não apenas conserva essa separação, mas a reproduz em escala cada vez maior. O processo que cria a relação capitalista não pode ser senão o processo de separação entre o trabalhador e a propriedade das condições de realização de seu trabalho, processo que, por um lado, transforma em capital os meios sociais de subsistência e de produção e, por outro, converte os produtores diretos em trabalhadores assalariados” (MARX, 2011, p. 514-515).

canaviais, e ao perseguirem, matarem e escravizarem os Potiguara devem ser compreendidos como elementos de um processo muito mais importante para a sociedade colonial que se constituía, naquele momento, na nova capitania [...]: os interesses da agromanufatura açucareira e do **capital mercantil** que a fomentava (GONÇALVES, 2007, p. 29-30).

É inserida nesse contexto mais amplo que a colonização na Paraíba se constitui com o objetivo de expandir a “fronteira do açúcar já instalado em Pernambuco” (GONÇALVES, 2007, p. 29). Nela, dois aspectos ganham destaque e, segundo a autora, revelam o período estudado:

[...] de um lado, o constante **estado de beligerância** que caracteriza o período e, de outro lado, a formação, através da guerra, do **sistema de mercês e privilégios**, e dos **negócios de cativo de índios** e da produção de açúcar, de uma **elite local** cujas origens se encontravam profundamente enraizadas na vizinha Capitania de donatário, Pernambuco (GONÇALVES, 2007, p. 26, grifos nossos).

Desse modo, esses processos mais amplos (que, como já mencionado, são oriundos do próprio sistema capitalista em sua fase mercantil, e que, ao mesmo tempo, fornecem as condições necessárias para estruturação de todo um sistema de privilégios e desigualdades marcantes até hoje na história da cidade) fizeram com que, após seis tentativas, fosse possível firmar as pazes com os Tabajara. Assim,

Desde a instalação das Capitanias de Pernambuco e de Itamaracá, essa era a primeira grande vitória dos portugueses contra os Potiguara e os franceses. O ‘acordo de paz’ significou a virada da guerra para o lado dos portugueses, pois, pela primeira vez, os inimigos seriam derrotados em seu território, e a marcha da civilização branca, com o estabelecimento da povoação de Nossa Senhora das Neves, daria mais um passo importante, às margens do Rio Paraíba, preparando o deslocamento da fronteira mais para o norte. O primeiro e sangrento capítulo dessa história estava encerrado [...]. Peitos seriam detidos, costados seriam abertos, membros de corpos seriam espalhados, ainda quentes e palpitantes, pelos caminhos e campos da terra dos Potiguara (GONÇALVES, 2007, p. 82).

Assim, não sem resistência indígena, a nova cidade surgiu sustentada nos sistemas de privilégios, na exploração da mão de obra escrava indígena, bem como no extermínio dos povos nativos. Apesar de todas essas investidas e sustentáculos, a cidade da Parahyba se desenvolveu lentamente e acabou “ocupando um papel periférico na rede urbana colonial, situação que persiste na contemporaneidade” (TINEM; CARVALHO; MARTINS, 2005, p. 1).

Assim, ao longo dos séculos, além da renovação e da instalação de algumas novas usinas de açúcar na região próxima à capital, na Zona da Mata, e de algumas indústrias voltadas para

o mercado interno, sobretudo indústria têxtil, a Paraíba seria fornecedora de algodão para o exterior, especialmente para a Europa no século XIX, com crescente importância da Alemanha como destino no século XX. A maior parte da produção algodoeira do estado era escoada via o município de Campina Grande em direção ao porto de Recife, capital do estado vizinho Pernambuco, que em termos econômicos e políticos mantinha uma posição preponderante sobre a Paraíba. Enquanto a “Rainha da Borborema” assumia a função de principal entreposto comercial da produção primário-exportadora, a capital do estado mantinha sua primazia política com uma dinâmica econômica relativamente isolada, através de municípios do entorno, e também com laços estreitos com Recife. Na virada do século XIX para o XX, surgem, portanto, debates para reversão dessa posição econômica relativamente “isolada” da capital política sobre seu próprio estado, que remonta ao período colonial.

À medida em que nos aproximamos das pesquisas em torno do tecido urbano da cidade da Parahyba, percebemos que a maior parte dos estudos pensam a cidade a partir da dicotomia entre “Cidade Baixa” e “Cidade Alta”. Entretanto, de forma alinhada com a perspectiva apresentada por Tinem, Carvalho e Martins (2005, p. 18), a Parahyba é aqui compreendida como uma cidade que, pelo menos até o transcorrer dos anos 80 do século XIX¹³, vai sendo composta por “diversas zonas com características próprias e diferentes entre si”, podendo, assim, ser dividida a partir das categorias de cidade consolidada, cidade não consolidada e zonas de expansão. Essa opção de análise nos permite visualizar melhor a complexidade dos processos concernentes ao seu tecido urbano.

Como apontado por Tinem, Carvalho e Martins (2005), por meio da análise dos escritos de Herckman, em sua *Descrição geral da Capitania da Paraíba* (1639), e da toponímia presente

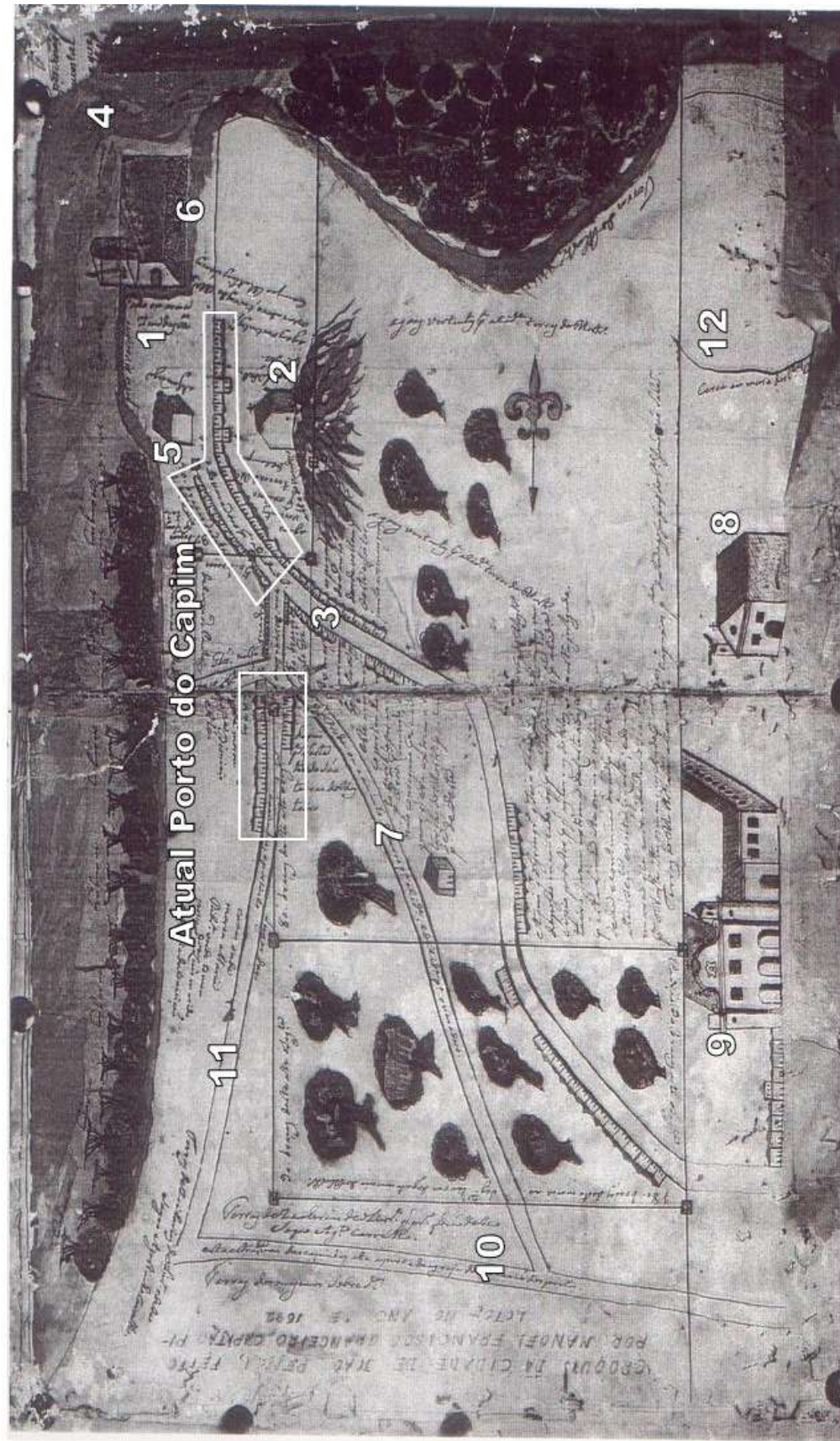
¹³ Nessa época, percebe-se um crescente movimento de ações agressivas no tecido urbano que se intensificará ao longo das primeiras décadas do início do século XX, em conjunto com a instalação de serviços que caracterizam a logística modernizante. Como marcos desse período de prelúdio, citamos “a abertura da praça Antenor Navarro (com a demolição do quarteirão adjacente ao beco de São Frei Pedro Gonçalves, que se extinguiu no processo), o fechamento do beco de Carlos Holmes e o prolongamento das ruas da Alegria e Barão do Triunfo (atravessando quadras preexistentes)” (TINEM; CARVALHO; MARTINS, 2005, p. 14). É também nessa segunda metade do século XIX que ações de intervenção serão implementadas nas áreas não consolidadas da cidade. “Na zona Sudoeste e no alicive Cidade Baixa/Cidade Alta verificou-se: a implantação da estrada de ferro, a ocupação da rua do Cajueiro e do último quarteirão sudeste da rua da Areia, a formação das travessas do Cajueiro e Visconde de Itaparica, da rua da Estrada Nova e das três ruas do Jardim (localizadas dentro do perímetro do malfadado Jardim Botânico, não tinham nome na época, e atualmente são Irineu Pinto, Eugênio Toscano e Tenente Retumba). Na zona de declive para a Lagoa, verificaram-se: o prolongamento da rua Nova da Alagoa, o surgimento da rua do Jaguaribe, das travessas do Jaguaribe e do Chão-Duro e dos becos do Jaguaribe, do Cipriano e do Macaco. **Portanto, o que ocorreu foi, com exceção dos pontos de intervenção direta do presidente Rohan, um crescimento “espontâneo” no número de moradores através do surgimento de uma quantidade significativa de novas vias e passagens, sem que a ocupação precária e pouco densa tenha se modificado essencialmente**” (TINEM; CARVALHO; MARTINS, 2005, p. 16, grifos nossos).

no Mapa de Manoel Francisco Grangeiro (1692), pode-se perceber que a ocupação do espaço que futuramente será chamado de Cidade Baixa (onde se localiza o Porto do Capim) só vai ocorrer, de fato, durante o intervalo de 40 anos entre tais documentos, ou seja, mais ou menos um século após o início da ocupação portuguesa.

Tinem, Carvalho e Martins (2005, p. 7) apontam que é possível chegar a essa conclusão na medida em que o espaço edificado e, portanto, o próprio “conceito” do que seria a urbe, em Herckman (1639), se circunscreve na chamada Cidade Alta, no topo da colina, ao passo que o mapa de Grangeiro (1692) é o primeiro documento “em que se percebe a ocupação efetiva da margem direita do rio, formando um bairro edificado (o Varadouro), onde se observam dezenas de prédios”, como é possível observar nos destaques do referido mapa presente a seguir.

As numerações correspondem a anotações presentes no mapa reproduzido, notadamente: 1 - Porto do Varadouro; 2 - Capela de S. Frei Pedro Gonçalves e Alto do Varadouro; 3 - Ladeira de São Francisco ou ‘Rua do Varadouro para a cidade’; 4 - Porto do Varadouro, no Rio Sanhauá; 5 - Alfândega; 6 - Armazém ou Passo; 7 - Caminho do Carro para a Cidade; 8 - Igreja Matriz; 9 - Mosteiro de São Bento; 10 - Estrada que vai das cacimbas até a porta da Igreja do Rosário dos Pretos; 11- Varadouro e caminho para as cacimbas e o portinho; 12- Cerca ou muro do Convento de Santo Antônio.

Figura 1 – Cópia fotográfica do mapa de Manoel Francisco Grangeiro (1692)



Fonte: A Paraíba de Todos os Tempos. Disponível em: <http://aparahybadetodosostempos.blogspot.com/2009/02/esboco-da-cidade-de-felipeia-de-senhora.html> . Acesso em: 30 jul. 2022. Numerações acrescentadas pela autora.

Um aspecto relevante é o destaque que Tinem, Carvalho e Martins (2005, p. 8) dão ao fato de que as vias que futuramente serão importantes ainda estão “em estado tão embrionário que permaneciam fora do espaço urbano, recebendo o nome de estradas”, que, em sua maioria, tinham em sua denominação o complemento “para a cidade”¹⁴, como é o caso das ruas destacadas no mapa com o número 3, 7, 10 e 11, respectivamente, a Ladeira de São Francisco ou ‘Rua do Varadouro para a cidade’, o Caminho do Carro para a Cidade, a Estrada que vai das cacimbas até a porta da Igreja do Rosário dos Pretos e o Caminho para as cacimbas e o portinho.

Essas nomenclaturas expressam, em grande medida, que, apesar da área do Varadouro já estar presente em registros como o mapa em questão, ela ainda não é entendida como parte integrante da cidade, processo que só irá ocorrer no século XIX.

Outro ponto se refere à constatação de que a Cidade Alta e a Cidade Baixa, “em seus trechos consolidados (mais antigos, mais valorizados socialmente e de ocupação mais densa), se assemelhavam mais entre si do que com os trechos não-consolidados correspondentes” (TINEM; CARVALHO; MARTINS, 2005, p. 18). Essa constatação nos ajuda a entender mais um ponto crucial para a presente pesquisa: as relações sociais existentes nas áreas da capital paraibana eram extremamente imbricadas.

Desse modo, mesmo com a preponderância de setores sociais em determinadas áreas da cidade¹⁵, o seu tecido urbano era formado por diversos trechos não consolidados, leia-se habitados por pessoas de origem humilde. Estas se espalhavam por toda a cidade e, apesar dos planos e das intervenções estatais, permanecem circulando pelas ruas da cidade e sendo fundamentais para a sua estruturação. Assim, ao mesmo tempo em que as pessoas com maior poder aquisitivo sentem mal-estar com o modo de vida da classe trabalhadora, precisam de suas presenças para a realização dos trabalhos necessários a sua própria posição e ascensão.

A historicização e problematização desses processos em torno do tecido urbano são, portanto, fundamentais para o entendimento da cidade em comparação a um ser vivo repleto de contradições, conflitos e transformações que, em um movimento dialético, refletem os lugares sociais de quem a registra, as tentativas de silenciamento de determinados setores sociais, bem como a luta de classes manifestada em seu cotidiano pelos diversos grupos que nela habitam.

¹⁴ A ‘estrada ou caminho do carro **para a cidade**’ (atual Barão do Triunfo) e a ‘rua do Varadouro **para a cidade**’ (atuais Visconde de Inhaúma, João Suassuna e Areia) são alguns dos exemplos apresentados pelos autores acerca dessas denominações.

¹⁵ A parte consolidada da cidade com as edificações religiosas, administrativas, a Alfândega, o comércio da rua Maciel Pinheiro, etc.

Essa é uma perspectiva básica para entendermos o nosso recorte temático e temporal, na medida em que, como veremos a seguir, o primeiro ciclo de modernização capitalista na capital paraibana carrega consigo dispositivos que buscam extirpar formas múltiplas de ser e de estar no mundo e que, em última instância, apesar das tentativas de segregações, acabam revelando conflitos sociais mais amplos e experiências compartilhadas de pessoas e grupos sociais que, para viver, precisam resistir cotidianamente.

1.2 Entre projetos e práticas: a modernização capitalista na cidade da Parahyba (PB)

No Brasil, a virada do século XIX para o século XX se anuncia, ao menos no plano das ideias, como repleta de inovações e elementos modernizantes. Assim, durante esse período iniciam-se processos que visavam higienizar e embelezar os espaços urbanos de um país cuja realidade (marcada pelos resquícios da escravidão, pela presença de aspectos rurais nas cidades, pela irregularidade do traço urbano, pela pobreza acentuada e pela proliferação de epidemias) era diametralmente oposta às aspirações das classes dominantes e das elites letradas.

Para dirimir e ocultar essas características, as classes dominantes buscavam forjar uma nova realidade que, assentada nos parâmetros modernizantes, os distanciassem e diferenciasssem das classes subalternizadas do país. Para tanto, inspiravam-se, sobretudo, na experiência de Paris – considerada capital do mundo no século XIX em razão de sua importância, inclusive simbólica, para o Ocidente:

O caso clássico de Paris, resultante da reforma conduzida por Haussmann, torna-se referência. A reforma parisiense resulta numa cidade com avenidas largas e arborizadas, sobrepostas à antiga malha urbana irregular, interligando os principais monumentos e praças. Os espaços públicos também são construídos através da criação de parques no contorno da cidade [...]. Haussmann busca promover um novo ambiente urbano monumental, através da regularidade de vias largas que se tornam os principais elementos na hierarquia do traçado por ele proposto. Essas avenidas, homogeneamente arborizadas, chamadas de *bulevares*, ao passarem por monumentos, alargam-se criando espaços públicos geralmente circulares, que se vinculam a outras vias de características semelhantes, distribuindo o tráfego pelas avenidas principais. Nesses percursos, encontram-se as principais praças, monumentos e áreas verdes da cidade (ALMEIDA, 2006, p. 11).

Espalhando-se pelo globo, essa logística chega no Brasil, via Rio de Janeiro. Assim,

A capital federal foi a primeira cidade brasileira a se submeter ao processo de renovação. A urbe passou por uma transformação voltada para a adoção de

medidas que visavam à melhoria das condições higiênicas e das vias de circulação [...]. No Rio de Janeiro, o aspecto colonial era sinônimo de atraso; as ruas estreitas, mal cheirosas, escuras, teriam que ser esquecidas para fazer surgir a cidade civilizada, transformada, ostentadora de belos *boulevards* como os de Paris, e de vias amplas para a circulação (NASCIMENTO; SILVA, 2000, p. 29-30).

Esse processo, potencializado pelo cenário mundial de avanços tecnológicos (oriundos da Revolução Industrial) e particularmente diferenciado em cada localidade, também ocorreu pelo conjunto das capitais do país (a exemplo de São Paulo, Salvador, Porto Alegre e Recife, inclusive com a fundação de Belo Horizonte como uma cidade planejada como moderna desde suas origens) e em muitas outras cidades de relevo econômico Brasil afora. Ao escrever sobre sua materialização na cidade de Campinas (SP), José Amaral Lapa (2008) nos ajuda a entender como os sentidos de algumas palavras, tais como moderno, modernização e modernidade – apesar de suas particularidades semânticas e históricas – emergem

[...] com ímpeto, trazendo consigo a chancela do atual que se opõe à velha ordem e portanto ao que é arcaico – que é a face senil e negativa do antigo –, ao que não deve ser, pois não corresponde mais à dinâmica da realidade social e à sua viabilização nos padrões em que se apresenta (LAPA, 2008, p. 18).

Assim, nas primeiras décadas do século XX, esses ideários também chegaram à capital paraibana que, inserida no processo de modernização capitalista, buscou promover mudanças tanto nos aspectos físicos da cidade quanto nos costumes e hábitos circunscritos em sua espacialidade. Entre os grupos sociais mais afetados por essa dinâmica, destacam-se os trabalhadores habitantes da cidade:

O pobre urbano, desta forma, sofre um processo de apropriação moral, - isto é, de imposição de condutas moralizantes e de discursos de estigmatização e de envergonhamento, - cotidiano por parte dos empreendedores morais da época, - que buscam definir-se a partir dos códigos europeus de conduta e comportamento, - e cuja lógica discursiva é a de defini-lo como imagem e elemento moral e emocional de um passado do qual a elite local se envergonha e quer afastar-se. Vergonha social esta projetada sobre a pobreza urbana, reduzida ideologicamente a elemento curioso e pitoresco da paisagem urbana a ser civilizada, ou a um elemento potencialmente perigoso que precisava ser disciplinado e controlado (BARBOSA, 2019, p. 175).

Essa população – que “se abrigava em palhoças ou taperas, construídas de palha ou taipa, às margens do rio Sanhuá e de sua área de mangues, ou então espalhadas por algumas ruas do bairro do Varadouro” (BARBOSA, 2019, p. 175) – era, como veremos ao longo do capítulo, presença constante na vida urbana da Parahyba.

Assim, apesar das investidas modernizantes, as classes dominantes continuam precisando conviver com o universo sociocultural dos trabalhadores que, em suas experiências, compartilhavam hábitos considerados “antiquados” de acordo com a dinâmica hegemônica. A confluência desses dois “mundos” é potencializada pela descontinuidade dos processos modernizantes na capital, bem como pela própria distribuição do tecido urbano que, por muito tempo, foi circunscrito no núcleo inicial da cidade, como é possível notar na figura (2) a seguir.

Figura 2 – Dinâmica urbana e territorial da cidade de João Pessoa (1647 – 1946)



Fonte: Filipeia – Mapas da Cidade, Diretoria de Geoprocessamento e Cadastro Imobiliário (DIGEOC). Prefeitura Municipal de João Pessoa. Disponível em: <https://filipeia.joaopessoa.pb.gov.br/mapashistoricos/index.html#14/-7.1389/-34.8435>. Acesso em: 22 set. 2021.

Assim, apesar da segregação espacial existir, ela não se efetiva da forma desejada pelas classes dominantes. Por mais que algumas das moradias fossem realocadas para o entorno do núcleo principal da cidade, os trabalhadores, enquanto classe, continuam existindo nessa espacialidade durante todo o recorte temporal pesquisado. Desse modo, o tecido urbano da Parahyba é, durante as primeiras décadas do século XX, marcado pela coexistência de diversos traços e características que a modernização buscava expurgar e camuflar.

O mapa acima, elaborado a partir das ferramentas do projeto *Filipeia*, vinculado à Diretoria de Geoprocessamento e Cadastro Imobiliário (DIGEOC) da Prefeitura de João Pessoa, em justaposição de fotografia de satélite da cidade em 2021, destaca a dinâmica urbana e territorial da cidade entre 1647 e 1946, contribuindo para o entendimento acerca de pelo menos dois pontos importantes para a nossa temática: 1. A morosidade da expansão urbana da capital paraibana; 2. A caracterização de seu traçado urbano ao longo dos anos.

Até 1889, por exemplo, o tecido urbano estava restrito às imediações do núcleo inicial da cidade. Em 1923, a expansão já se acentuou, principalmente em direção ao leste e sul, mas ainda de maneira bastante conectada ao núcleo urbano de então. Segundo José Oliveira (2006, p. 69), entre 1634 e 1889, “a mancha de área urbana aumentou de 0,46 km² para 2,14 km²”. Já “em 1923, a malha de vias urbanas tinha 68,89 Km de extensão”. Em 1930, esse número cresceu para 136,04 km de vias.

É justamente a partir da década de 1930 que existe também uma inflexão mais acentuada, tanto em relação aos núcleos que, de forma mais ou menos independente da área inicial da cidade, vão se formando a partir da abertura da Avenida Epitácio Pessoa¹⁶, quanto ao traçado que se apresenta de modo mais linear e planejado, se comparado aos arruamentos iniciais da cidade, onde é possível constatar uma forte irregularidade:

Esse desenho foi característico das vilas e cidades do Brasil Colonial: tratava-se de ‘um traçado incipiente de ruas e becos’, que ‘não somente acompanhava os diversos divisores de água da topografia como oferecia uma estreita frente ou testada a terrenos que também buscavam uma posição mais favorável para o escoamento das águas para frente ou para trás.’ (MAIA, 2000, p. 32).¹⁷

As pretensões de modernização da cidade deveriam superar algumas dessas características da ocupação urbana lusa e brasileira de até então. Nesse sentido, levando em

¹⁶ A estruturação dessa via será fundamental para a ampliação da cidade em direção ao leste, contribuindo para o fenômeno da “corrida para o mar” que só acontecerá nos anos seguintes.

¹⁷ As citações presentes nesse trecho foram extraídas de: MARX, Murilo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Nobel: Universidade de São Paulo, 1991, p. 89.

consideração que uma maior industrialização só se efetivou ao longo do território brasileiro de forma tardia, a partir da década de 1930, Doralice Maia (1994) faz uma ressalva importante no que diz respeito à própria nomenclatura de urbanização, bastante utilizada para caracterizar os processos de expansão da capital paraibana:

Torna-se, portanto, difícil considerar o crescimento de João Pessoa, desde sua origem, como início de um processo de urbanização, uma vez que o grande impulso de sua organização se dava em função das atividades agrícolas de exportação, mais precisamente, em função da monocultura canavieira, além de atividades comerciais e administrativas [...].

Se a cidade – entendida simplesmente como uma aglomeração de pessoas que desenvolvem atividades não exclusivamente agrícolas e com poder político administrativos – preexiste ao capitalismo, *o processo de urbanização*, entendido enquanto um processo social, eminentemente interligado ao processo de industrialização, dá-se a partir da criação de uma economia urbana. Economia urbana que não surge por acaso, mas apenas quando do desenvolvimento das forças produtivas da sociedade, isto é, do emergir do mundo das máquinas, da expansão da indústria moderna que estabelece os meios de comunicação e o mercado mundial moderno; submete a si o comércio, transforma o capital em capital industrial, criando rápida circulação e concentração de capitais (MAIA, 1994, p. 21).

É nesse cenário de particularidades – geradas, inclusive, pelo lugar que a capital paraibana ocupa dentro da dinâmica nacional e global – que a modernização capitalista irá realizar-se na cidade da Parahyba, alterando determinados aspectos e mantendo relações sociais pautadas na hierarquização de seus grupos e na subjugação da classe trabalhadora.

As ações modernizantes e a reestrutura do tecido urbano ganharam mais impulso na Parahyba durante as três primeiras décadas do século XX, e os conflitos entre a cidade ideal (moderna, padronizada, limpa) e a cidade real (irregular, arcaica, rudimentar, heterogênea) também se fizeram constantes no âmbito dos discursos e das práticas de então.

Para entendermos a materialização e os descompassos desses processos, alguns livros, coletâneas e trabalhos acadêmicos – notadamente dissertações e teses das áreas de História, Geografia e Arquitetura e Urbanismo, além de trabalhos de conclusão de curso e artigos afins – se mostram fundamentais e constituem a principal fonte de informação para a construção deste subcapítulo. Entre eles, alguns ganham destaque e trazem contribuições fundamentais para a maturação deste trabalho, impulsionando um olhar atento e uma análise crítica em relação às fontes investigadas.

Nesse escopo, pelo menos três livros já se apresentam como importantes: 1. *Entre o Rio e o Mar: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa* (2016), organizado por Maria Berthilde Moura Filha, Ivan Cavalcanti Filho e Márcio Cotrim; 2. *Trilhos, luzes e salubridade: inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX-XX* (2019), organizado por Doralice Sátyro Maia, Nirvana Lígia Albino Rafael de Sá e Paula Augusta Ismael da Costa; e 3. *A rua e a cidade: múltiplos olhares* (2020), organizado por Doralice Sátyro Maia, Maria Berthilde Moura Filha e Paula Dieb Martins. Todos eles trazem um panorama valioso e diverso de temáticas, áreas e enfoques que contribuíram para o desenvolvimento desta Dissertação.

Na área da Geografia, destacam-se a Dissertação de Mestrado (1994) *O campo na cidade: necessidade e desejo (um estudo sobre subespaços rurais em João Pessoa-PB)*, e a Tese de Doutorado (2000) *Tempos lentos na cidade: Permanências e transformações dos costumes rurais em João Pessoa – PB*, ambos defendidos por Doralice Sátyro Maia. Na Dissertação, a autora analisa o processo de urbanização de João Pessoa partindo do que seria o “avesso” à sua paisagem, ou seja, tendo como foco a existência de uma vida rural pulsante principalmente nas margens dos vales dos rios e nos vazios urbanos da dita cidade “moderna” que seria, ao mesmo tempo, urbana e ruralizada. Já na Tese, Maia (2000) aborda, por um lado, a produção e a reprodução de ditos espaços rurais e, por outro, as permanências e as transformações de costumes rurais no processo de urbanização de João Pessoa-PB.

No âmbito da Arquitetura e Urbanismo, alguns trabalhos também vêm contribuindo para o entendimento acerca do processo de modernização e de transformações no tecido urbano da capital paraibana. É o caso da Dissertações de Mestrado de Maria Cecília Fernandes de Almeida (2006), intitulada *Espaços públicos em João Pessoa (1889-1940): formas, usos e nomes*; de Kaline Abrantes Guedes (2006), intitulada *O ouro branco abre caminhos: O algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1850-1924)*; de Maria Helena de Andrade Azevedo (2010), intitulada *A Rua Direita em Preto e Branco – Cidade da Parahyba (1870-1930): Fotografias de arquitetura numa leitura histórico-morfológica da paisagem urbana*; e de Marcondes Silva Meneses (2014), intitulada *O Processo de Demolição e Desmonte das Irmandades Religiosas na Cidade da Parahyba (1923-1935): “O Caso das Mercês”*; além da Tese de Doutorado de Clóvis Dias (2013), intitulada *A força da forma: entre o rio e o mar o Centro de João Pessoa ainda perto do Sanhauá*.

Na área da História, alguns trabalhos também ganham destaque. É o caso, principalmente, da Tese de Doutorado de Waldeci Chagas (2004), intitulada *As singularidades da modernização na Cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930*. Nela, além de

apresentar os discursos sobre o que seria a “cidade ideal” e as relações entre as intervenções urbanas e as diferentes partes componentes da cidade, o autor também investiga o lugar ocupado pela classe trabalhadora no cenário urbano, incluindo a discussão sobre os mendigos, sobre a assistência aos pobres e sobre os espaços mal vistos pelos padrões modernizantes.

Já Fernanda Alves (2009), em sua Dissertação de Mestrado intitulada *Urbe vigiada: modos de morar e viver na cidade de Parahyba do Norte – 1910-1930*, se debruça sobre as intervenções no espaço da cidade, especialmente das habitações dos pobres, bem como as implicações das reformas urbanas na organização da cidade. Por último, ainda nessa seara da modernização da cidade, a Dissertação de Mestrado de Lucas Nóbrega (2020), *O novo patrimônio católico: a projeção de uma atuação pastoral para uma cidade em mudança*, também traz contribuições por apresentar os conflitos entre a “cidade antiga” e a “nova cidade” em João Pessoa, abrangendo o período aqui estudado.

Nesse sentido, seguindo a perspectiva apresentada principalmente por Chagas (2004), o nosso objetivo aqui não é listar as inovações do processo de modernização capitalista – tais como a luz e o bonde elétricos, a água encanada e o esgoto sanitário, os cinemas, os clubes, os salões, as praças e os cafês – como se elas aparecessem de maneira homogênea, harmoniosa e regular na realidade. Buscaremos, em diálogo com as proposições da cartografia e com o conceito de Cirurgia Urbana¹⁸ de Vidal (2004), compreender as complexidades e os porquês que ditam, por exemplo, onde uma praça deve ser construída ou quais ruas são prioridades para a instalação da luz elétrica.

Desse modo, nos propomos a investigar esses processos por meio de uma perspectiva problematizadora que leva em consideração justamente o lugar central dos condicionantes – que são, de acordo com nossa perspectiva, pautados nos conflitos de classe – que delimitam até onde e por onde vão os projetos e as práticas modernizantes nesse período.

Cabe destacar ainda que, além dos aspectos físicos, materializados nas casas e ruas, o discurso em torno da modernização também se pautava em questões mais subjetivas, inseridas no âmbito das práticas que envolviam e ditavam o que era ou não digno para uma pessoa moderna. Portanto não eram só as questões de saúde/higiene e as condições de moradia que determinavam quem era moderno. Nesse escopo, também estavam presentes os modos de ser e de estar no mundo, as músicas, os sons e os ritmos, as formas de lazer e de sociabilidade, entre

¹⁸ “O termo urbanismo cirúrgico foi adotado para designar o conjunto de intervenções sobre o tecido urbano existente visando à melhoria e modernização urbanística da cidade” (VIDAL, 2004, p. 6).

outros aspectos que, sendo provenientes de um âmbito mais subjetivo, também são formados socialmente.

Por fim, cabe enfatizar que, apesar de não se concretizar plenamente, esse processo buscou, ao mesmo tempo, educar e reprimir os grupos sociais que estavam à margem dos ideais de progresso de então. Era preciso solucionar, de acordo com a lógica capitalista, o contraste causado pelas casas insalubres¹⁹ e pelas práticas culturais consideradas incompatíveis com a modernização. Desse modo, além de fomentar as sociabilidades aceitáveis que se manifestavam, sobretudo, nas praças, teatros e cinemas destinados à classe dominante, foram criados mecanismos para que a presença da classe trabalhadora não afetasse a imagem da urbe moderna que se tentava construir. Espaços foram estruturados e reestruturados para tornar a cidade mais bonita e moderna com ruas alargadas, locais mais salubres e iluminados, praças arborizadas, sem animais nas suas imediações, etc.

Para a compreensão dessa temática, dividimos este subcapítulo em algumas partes onde buscaremos apresentar os principais tópicos. Assim, nas próximas páginas, o leitor entrará em contato com a explanação acerca das medidas de controle que, baseadas na logística da urbanização e do higienismo, buscaram disciplinar as formas de ser e viver na cidade; bem como com os aparatos modernizantes que fundamentaram as intervenções nos espaços da capital paraibana e que, apesar de sua interferência no cotidiano, beneficiaram pouquíssimas pessoas e grupos sociais.²⁰

1.2.1 Medidas de controle para uma cidade “desmantelada com tudo de mistura”: modernização conservadora e higienismo na capital paraibana

Só agora vou conhecendo melhor a cidade da Paraíba. [...] É das cidades mais enigmáticas que já encontrei, e não sei resolver se é bonita se é feia.

¹⁹ “A situação precária das cidades no final do século XIX delineou um cenário de crise urbana na virada do século e abriu caminho para a investigação sobre os mecanismos adotados para o melhoramento das condições de vida no meio urbano. A idéia de sanear a cidade foi desde o princípio acompanhada da idéia de embelezá-la. O discurso republicano de construir um ambiente urbano moderno e civilizado contou com o apoio das elites econômica e intelectual brasileira e na prática se traduziu em intervenções pautadas não apenas em princípios técnicos, mas também em atitudes de ordem estética” (VIDAL, 2004, p. 2).

²⁰ Futuramente, também pretendemos desenvolver a escrita sobre os códigos de comportamento basilares para a vida em sociedade que o progresso buscava forjar, e sobre o distanciamento destes em relação às práticas sociais da classe trabalhadora; bem como problematizar, de forma mais aprofundada, a tese comumente difundida que defende a ideia da saída da classe trabalhadora do centro da cidade – centro da cidade este que, segundo a nossa perspectiva, continua sendo um lugar de fluxo e presença de trabalhadores.

Isso vem muito de ser uma cidade velha e nova,
muito desmantelada com tudo de mistura.

(Mario de Andrade, 1929)

Apesar das aspirações das classes dominantes e das tentativas de instalação dos aparatos modernizantes – que, além do sentido operacional e técnico, também carregavam consigo o simbolismo do progresso –, a capital paraibana vai adentrando a década de 1930 sem modernizar-se totalmente, sendo caracterizada como uma cidade “desmantelada com tudo de mistura”, tal como Mario de Andrade, em citação presente na epígrafe, o faz²¹.

Para compreender os fatores que operaram como condicionantes para a não concretização plena do progresso almejado pela classe dominante local, precisamos, em um primeiro momento, nos debruçar sobre as categorias basilares para a própria noção de desenvolvimento dos núcleos urbanos de então. Como vimos, esses ideais chegam na periferia do capital por meio do movimento de expansão deste por todo o globo, mas também se estruturam de forma particular de acordo com a dinâmica de cada localidade.

Assim, concordamos com Raoni Barbosa (2019) quando o autor caracteriza a modernização na cidade de João Pessoa como uma modernização conservadora, termo que

[...] significa, em linhas gerais, a imposição, - por parte da burguesia urbana emergente e da velha oligarquia rural politicamente aliados, - de uma dinâmica de transformações profundas no âmbito das relações entre sociedade, cultura e indivíduo, de modo a modernizar economicamente as potencialidades de uma economia nacional, sem, contudo, permitir uma contrapartida política e social de modernização (BARBOSA, 2019, p. 172).

Essa modernização que se apresenta como inovadora, mas que mantém e reconfigura os privilégios de classe²², busca promover mudanças e transformações na dinâmica cotidiana da cidade que, também assentadas numa perspectiva de classe, combinam “ações políticas e morais de controle social da pobreza com esforços de produção de lugares e fachadas modernizantes

²¹ Mário de Andrade conheceu a Paraíba e outros estados, tendo como foco a pesquisa das culturas populares. Na ocasião, ele refletiu sobre o que via em diários, rabiscos e crônicas para jornais. Essas notas foram publicadas em conjunto, 31 anos depois da morte do escritor, no livro *O turista aprendiz* (1976) que ganhou uma nova edição, em 2015, por meio da parceria entre o Instituto de Estudos Brasileiros (IEB) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). “O Turista Aprendiz, um dos mais importantes livros de ‘descobrimento’ do Brasil, foi escrito em forma de diário, com informalidade, humor e elevada percepção para o prosaico e o inusitado” (TORELLY, Luiz. IPHAN, 2015, p. 11-12)

²² Privilégios este que se materializam fortemente na Paraíba por meio das relações oligárquicas, como demonstrado no capítulo seguinte.

para uso próprio. Espaços e lugares estes distanciados e protegidos do contágio e da poluição expressos pelo homem comum pobre” (BARBOSA, 2019, p. 171). Assim,

A modernização conservadora da cidade, nesse sentido, normaliza e naturaliza a violência simbólica e material no âmbito das relações cotidianas entre indivíduos que se orientam a um só tempo em realidades sociais marcadas pelos elementos do moralismo tradicional e religioso, da desigualdade econômica em formas pré-modernas e da subordinação política autoritária, mas, também, por projetos, utopias e fantasias da modernidade, tais como a confiança nos processos técnico-científicos e o engajamento público nos ideais de democracia formal e de liberdade da pessoa humana (BARBOSA, 2019, p. 172).

Nessa seara da busca pela normatização dos espaços e hábitos, as noções de urbanização e o higienismo ganham destaque e se configuravam como basilares no processo de modernização capitalista. Desse modo, foi necessária a estruturação de instituições reguladoras e de uma série de normativas que buscavam, por um lado, fortalecer o ideário modernizante no que diz respeito às subjetividades das populações abastadas e, por outro, dirimir as características físicas e simbólicas existentes no espaço urbano que destoavam da realidade desejada pelos defensores da urbanização e do progresso.

Aqui – partindo da perspectiva apresentada de que, se existe a proibição, existe a prática que se quer proibir – o objetivo é explicitar os elementos acerca da vida cotidiana que – estando presentes nos discursos combativos e nas proibições que pretendiam, por meio da disciplinarização, harmonizar a pretensa urbe moderna – nos ajudam a investigar, a contrapelo, as contradições sociais evidenciadas por meio das experiências compartilhadas e das condições de vida dos trabalhadores urbanos.

Assim, [...] ao longo das três primeiras décadas do Século XX, os governos estadual e municipal utilizaram medidas autoritárias para manter a disciplina no uso do espaço público urbano a fim de assegurar a higienização da cidade. [...] Nesse sentido, a modernidade também significou a aplicação de algumas medidas profiláticas fundamentadas na ciência e cujo objetivo era o de manter a cidade ideal (CHAGAS, 2015, p. 143).

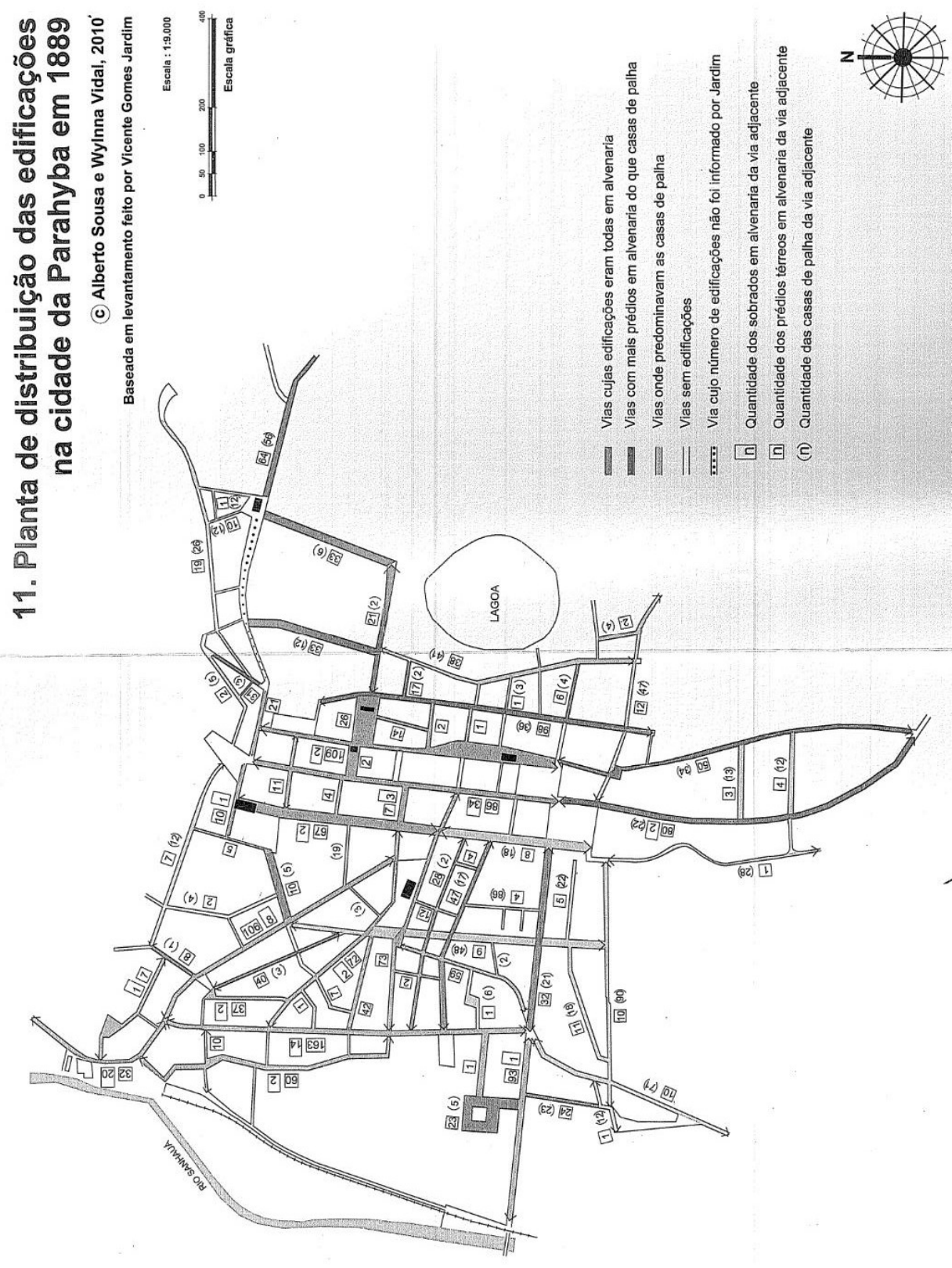
Como, portanto, os processos específicos de urbanização se concretizaram no âmbito local? Como eles expressam e são frutos de uma lógica higienista? Em quais partes da cidade eles são predominantes? Quais becos, ruas, moradias e grupos sociais são alvos dessas ações de disciplinarização da cidade? Como elas incidem no cotidiano das classes subalternizadas?

Para tentar responder essas questões, um caminho possível é conhecer o histórico, as bases e as normativas da Repartição de Higiene (institucionalizada em 1911) e do Código de Posturas (1928) que, por razões que buscaremos explicitar ao longo do texto, são marcos na execução dos processos de modernização, na estruturação de uma logística higienista e, portanto, nas intervenções em diversos espaços, becos, ruas e vielas considerados incompatíveis com a urbe moderna.

Nesse sentido, uma fonte de informações essencial para a compreensão acerca da dinâmica da vida urbana e, portanto, dos “problemas” a serem enfrentados para a estruturação de uma cidade moderna é a *Monographia da Cidade da Parahyba*, de autoria de Vicente Gomes Jardim (1889). Baseando-se no levantamento realizado por Jardim²³ na transição do século XIX para o século XX, Alberto Sousa e Wylanna Vidal (2010) elaboraram uma planta sobre a distribuição das edificações na capital paraibana. A planta que representa a cidade em 1889, apesar de estar fora do recorte temporal aqui estabelecido, nos possibilita entender a forte presença e o impacto da existência das casas de palha e, logo, das classes subalternizadas no perímetro da cidade – fator determinante para a construção e aplicação das normativas presentes no Código de Posturas.

²³ Em 1889, “Vicente Gomes Jardim, agrimensor e funcionário público, publicou na *Gazeta da Parahyba* um texto de sua autoria em que ele fazia uma descrição minuciosa da geometria e de outras características das vias e praças ainda existentes na capital paraibana” (SOUSA; VIDAL, 2010, p. 21).

Figura 3 – Planta de distribuição das edificações na cidade da Parahyba em 1889



Seja em ruas onde elas predominavam – como é o caso da Rua Formosa (atual Avenida Beaurepaire Rohan), com 48 casas de palha, ou da Rua do Cajueiro (atual Rua Índio Piragibe), cujo número chegava a 90 casas desse tipo –, seja em becos que ficavam próximos às principais vias da cidade – como o Beco do Góes (também conhecida como Ladeira dos Góes e atual Ladeira Feliciano Coelho), que ligava a Rua Marquês de Herval (atual Avenida General Osório) à Rua Barão da Passagem (atual Rua da Areia) e que possuía 19 casas de palha –, seja ainda nas próprias vias principais da capital paraibana – como na já mencionada Rua Marquês de Herval onde, na extremidade oposta à Catedral Basílica de Nossa Senhora das Neves, Igreja Matriz da Cidade de João Pessoa, é possível encontrar 18 moradias desse tipo –, um fato é certo: as casas de palha estavam presentes, em maior ou menor intensidade, por todo o perímetro da cidade que, anos depois, irá “pretender-se” moderna, mas que continuará sendo uma cidade “desmantelada com tudo de mistura”.

Isso também porque, como apontado por Maia (1994, p. 2-3) e como veremos mais detalhadamente, nessa “[...] cidade, o campo não se limita a ocupar as bordas de seu tecido, mas entranha-se pela sua malha, através de vazios urbanos, das margens dos vales dos rios e/ou das vias que a cortam”²⁴. Essa é uma característica demasiadamente forte na capital paraibana que, mesmo passando por algumas iniciativas oriundas do processo de modernização, irá manter em seu tecido urbano elementos ditos rurais e arcaicos.

Como é possível verificar na imagem a seguir, apesar da já mencionada Rua Formosa (também Rua do Melão e atual Avenida Beaurepaire Rohan) apresentar em 1904 um número relativo de casas em “melhor estado”²⁵ do que as 9 casas em alvenaria e 48 de palha em 1889, ela continuava a não ter infraestrutura alguma, sendo a rua completamente irregular e declinada,

²⁴ Além das reminiscências do mundo rural nos costumes da classe trabalhadora, posteriormente também pretendemos abordar quais os condicionantes e como foi o processo de deslocamento dos antigos senhores de engenho, então usineiros, do campo para a cidade, buscando investigar como esta, em grande medida, pode ser compreendida como um prolongamento do meio rural, tendo sua base econômica centrada nele. Para tanto, recorreremos aos argumentos de Maia (1994).

²⁵ Essa relativa melhoria nas condições das casas não pode ser vista de forma ingênua, como puramente uma consequência do “progresso” que se “alastrava” pelas ruas da capital paraibana. Se assim aconteceu é porque, como apresentado por Chagas (2004, p. 173), a Rua do Melão (em conjunto com a Rua da Raposa, próxima a ela) era uma das localidades recomendadas pelos médicos “onde as classes pobres poderiam construir suas casas, desde que fossem de tijolos e telhas, obedecendo, assim, ao Código de Postura”. Nela, “moravam os operários, estivadores, arrumadores e sapateiros, os quais exerciam suas funções nas áreas próximas ao Porto do Capim, na Alfândega, em Armazéns e na Estação Ferroviária. Tratava-se, de um contingente de trabalhadores necessário à produção e reprodução de capital no espaço central urbano”. Assim, os “médicos consideravam que, alocados em determinadas ruas, tais profissionais evitariam a disseminação das doenças, além de facilitar a aplicação das profilaxias caso surgisse uma epidemia” e assim, é claro, as classes dominantes não precisariam conviver nas mesmas ruas que esses grupos sociais, o que, como veremos, não se efetiva já que os trabalhadores precisavam continuar trafegando pelas mais variadas ruas da cidade em razão da própria locomoção para os ambientes de trabalho, bem como muitos deles continuam residindo no centro da cidade.

sem calçadas e sem o alinhamento das casas que, por sua vez, se confundem com a própria vegetação local.

Imagem 1 – Rua do Melão em 1904²⁶



Fonte: STUCKERT FILHO, Gilberto. *Parahyba capital em fotos*, Volume 1, [2004?].

Localizada bem no centro de uma cidade que se pretendia moderna, a Rua do Melão é uma das localidades onde “[...] encontram-se habitantes das cidades que não conseguem ser (ou não lhes é permitido ser) *urbanos*. Estes homens, por necessidade de sobrevivência, ou pelo *desejo* de manter *hábitos rurais*, criam subespaços rurais nestas cidades” (MAIA, 1994, p. 2, grifos da autora). Assim, como é possível visualizar na imagem acima, a rua é marcada por verdadeiros sítios de fruteiras (notadamente de bananeiras, mangueiras, cajueiros e coqueiros²⁷) nos quintais das casas; não sendo possível, inclusive, determinar onde terminam os quintais da Rua do Melão e onde começam as ruas, becos e travessas paralelos e adjacentes a ela.

A própria nomenclatura Rua do Melão parece remeter à fruta e, nesta direção, é interessante mencionar que, próximo a ela, também se localizam a Rua e a Travessa da Macaíba, a Rua das Flores, a Rua e a Travessa da Raposa, o Beco do Melão, a Rua do Limoeiro, a Rua e

²⁶ Também nomeada de Rua Formosa e atualmente Avenida Beaurepaire Rohan.

²⁷ A parte branca, que está atrás da casa que está no meio/centro da foto, parece ser um milharal ou uma horta.

a Travessa do Cajueiro, a Rua do Mulungu e a Rua da Matinha. Estas, de maneira geral, também deixam indícios de possíveis relações socioterritoriais características do mundo rural.

Desse modo, voltando à 1889, é possível verificar que – segundo os dados da planta de Sousa e Vidal (2010) – existiam mais de 850 casas de palha²⁸ pelas ruas e pelos becos da capital paraibana. Uma análise mais detalhada sobre a distribuição dessas casas no espaço urbano parece evidenciar a compreensão da cidade como sendo composta por áreas consolidadas e não-consolidadas que – ao contrário da dicotomia entre Cidade Alta e Cidade Baixa, conforme a já mencionada proposição de Tinem, Carvalho e Martins (2005) – explicita melhor as complexidades, as contradições sociais e a própria dialética da vida urbana.

As informações levantadas por Jardim (1889) expressam, inclusive, uma certa equivalência entre a distribuição dessas casas nas chamadas Cidade Alta (que possuía 28 ruas, 20 becos e 382 casas de palha) e Cidade Baixa (com 31 ruas, 13 becos e 361 casas de palha) (AGUIAR; MELO, 1989, p. 109 *apud* ALVES, 2009, p. 54).

Mesmo com um número de ruas menor, a Cidade Alta possuía mais casas de palha e mais becos do que a Cidade Baixa, o que, em grande medida, aponta para pelo menos dois pontos: 1. Apesar da Cidade Alta ser comumente resumida à sua parte consolidada, sendo reconhecida por abrigar os principais prédios públicos e as residências da classe dominante, nessa época nela também existia um razoável número de moradias de trabalhadores e pessoas pobres – situação que, ao longo do século XX, irá se reconfigurar (mas não desaparecer), principalmente em razão das intervenções nos precários becos e ruas da cidade; 2. A dinâmica da vida cotidiana é marcada pelas sobreposições e conflitos entre os mais variados grupos sociais, se expressando por um imbricado de relações. Nela, a classe dominante (que, já nesse período e mais fortemente nas décadas seguintes, irá ansiar por uma cidade moderna) precisa, a contragosto, conviver com todas as expressões contrárias ao ideário de progresso e manifestadas, sobretudo, na própria existência, na cultura, nos costumes, nas posturas e nas moradias da classe trabalhadora.

Assim, os trabalhadores, embora fossem essenciais à reprodução do modo de vida da classe dominante, eram vistos com maus olhos por ela e estavam presentes nos mais variados espaços da cidade. Justamente por isso,

²⁸ Sobre este número, encontramos uma divergência entre o cálculo realizado no presente trabalho tendo como base a planta de Sousa e Vidal (2010) cujo total chega a 868 casas de palha e o apresentado por Aguiar e Melo (1989, p. 109 *apud* ALVES, 2009, p. 55) onde, somando a quantidade de casas deste tipo tem-se 743 casas de palha no total.

[...] a necessidade de retê-los e de controlar a eles próprios e aos seus costumes foi uma das principais preocupações das elites e resultou na elaboração de várias leis e códigos e na fundação de instituições de caridade e auxílio que tinham os objetivos de vigiar, afastar e domar os trabalhadores (CHAGAS, 2015, p. 143).

Nesse universo de controle e retenção, o Código de Posturas surgiu para sanar problemas (estruturalmente materializados nos costumes e nas formas de vida das classes subalternizadas) em um contexto em que se acreditava ser preciso delimitar melhor o campo de ação do poder público e lhe dar ferramentas para manter a ordem. Essas funções podem ser visualizadas na Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado João Suassuna à Assembleia Legislativa (PB) no ano de 1927. Segundo o Presidente,

Uma das necessidades de que mais vivamente se ressentia a Prefeitura, era seguramente a de um Código de Posturas Municipaes; e tal falta redundava em indiscutível detrimento aos interesses geraes do municipio.

Nada ha que mais entrave e perturbe o funcionamento dos órgãos administrativos, nada mais contrario ao espirito de ordem e methodo, que deve reinar nos serviços publicos, do que a carencia de uma lregulamentação precisa, á falta de uma legislação eficiente, **delimitando o campo acção dos poderes publicos e armando-os de efectiva capacidade de control.**

Certamente, leis não faltavam á Prefeitura, e decretos em profusão, ao par de regulamentos, resoluções e dispositivos permanentes de leis orçamentarias, tudo, porém, excessivamente lacunoso e de uma deficiencia angustiosa, além da absoluta carencia de unidade logica e espirito systematico. Serias dificuldades advinham à Prefeitura dessa legislação tumultuaria e contradictoria, em que se emmaranhavam os seus poderes administrativos, restringindo-se, de tal guisa, a eficiencia e capacidade de acção do executivo municipal. Urgia remediar-se um tal estado de cousas, procedendo-se a uma consolidação systematica das leis e decretos existentes e preenchendo-se as suas falhas e lacunas, consoante a experiencia dos meios adeantados e as necessidades geraes do municipio.²⁹

Assim, para cumprir tais demandas, o projeto para o Código de Posturas foi elaborado pelo Consultor Jurídico da Prefeitura. Sendo dividido em cinco livros com 590 artigos no total, o Código de 1928 irá incidir sobre uma série de questões referentes à dinâmica da vida urbana:

O primeiro livro, com 108 artigos, occupa-se das «construcções e arruamentos», estabelecendo as exigencias geraes das construcções, as condições dos predios, ruas, estradas, terrenos, os requisitos essenciaes para

²⁹ Mensagem Presidencial apresentada à Assembleia Legislativa do Estado pelo Presidente do Estado João Suassuna em 1927. Parahyba do Norte, Imprensa Oficial, 1927, p. 184-185. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873535&Pesq=%22c%c3%b3digo%20de%20posturas%22&pagfis=1926>. Acesso em: 16 out. 2021.

cada especie de obra, edificio, na zona urbana do municipio, etc.. Esta parte do trabalho consolida a legislação existente, modificando-a em grande parte e introduzindo inovações de reconhecida conveniencia.

O livro segundo, com 90 artigos, occupa-se do «commercio, industria e profissões», estabelecendo as condições de instalação, licença e funcionamento dos estabelecimentos commerciaes e industriaes, feiras, mercados publicos, etc., regulamentando o exercicio das profissões, o trabalho dos menores e mulheres nas fabricas e officinas, a industria de annuncios, a aferição de pesos e medidas, etc. Esta parte é toda ella uma inovação, nenhuma lei ou decreto existindo, até agora, sobre as materias ahi reguladas.

O terceiro livro, com 180 artigos, trata da «policia de transito e segurança publica», firmando as condições de matricula e trafego de toda especie de vehiculos, regulamentando o commercio, industria e emprego de explosivos, inflammaveis e corrosivos, estabelecendo a protecção aos animaes, policiando a industria de caça e pesca, regulando a policia dos usos, costumes e divertimentos publicos, etc. É egualmente uma novidade toda esta parte, nada existindo anteriormente sobre o assumpto ahi tratado.

O livro quarto, com 178 artigos, versa sobre «hygiene e policia sanitaria», firmando medidas obrigatorias contra as epidemias, regulando a hygiene das habitações, estabelecimentos commerciaes e industriaes, logradouros publicos, etc., a hygiene da alimentação, o commercio do rio, do pão, da carne, a hygiene dos estabulos e matadouros, inspecção sanitaria dos animaes productores de leite e carne, etc., tratando das industrias insalubres, da hygiene das feiras e mercados, regulando a condições dos empregados na producção e commercio dos generos alimenticios, estabelecendo a policia sanitaria dos cemiterios, inhumações, exumações, etc. Esta parte, excepto o capitulo sobre producção e commercio de leite, é também inovação, a legislação anterior sendo inteiramente omissa sobre as materias aqui reguladas.

O livro quinto, com 34 artigos, estabelece o processo das infracções, regulando a applicação das diversas penas – multa, prisão, embargos, interdicção, etc. É egualmente novidade esta parte, pois, além das disposições do Codigo do Processo Criminal do Estado, nada tinhamos, em nossa legislação, sobre esse assumpto de capital importancia.

Dessa apreciação synthetica do trabalho, infere-se que o Codigo de Posturas, enquadrado nos limites da lei organica dos municipios e amolando ao nosso meio habitos e costumes, a experiência legislativa de meios civilizados, attende satisfatoriamente ás exigencias geraes da administração municipal, e constitue, para os poderes do municipio, um efficiente instrumento de trabalho, incrementando-lhes a capacidade de acção e armando-os da imprecindivel faculdade de coerção e control.³⁰

Esse copioso código que, conforme foi possível verificar na citação acima, engloba uma grande variedade de aspectos e instâncias no âmbito da higienização e da regulamentação da

³⁰ Mensagem Presidencial apresentada à Assembleia Legislativa do Estado pelo Presidente do Estado João Suassuna em 1927. Parahyba do Norte, Imprensa Official, 1927, p. 185-189. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873535&Pesq=%22c%c3%b3digo%20de%20posturas%22&pagfis=1926>. Acesso em: 16 out. 2021.

dinâmica social da vida urbana, se estrutura enquanto um instrumento regulatório com incidência direta no cotidiano dos trabalhadores.

Segundo Chagas (2015), desde 1920, por exemplo, as construções de casas de palha no perímetro urbano foram proibidas. Esta proibição, que continua existindo nos anos seguintes, também pode ser vista no Código de Posturas de 1928, cujo Art. 8 especifica: “Fica proibida, no perímetro urbano da cidade, a edificação de casas de taipa e palha”³¹. As casas de taipa, no entanto, foram permitidas no perímetro suburbano e, de acordo com o código, elas precisavam ter cobertura de telhas e as paredes precisavam ser revestidas e caiadas interna e externamente.

De uma maneira geral, segundo as normativas, as casas deveriam ser de tijolos e telhas, precisavam ter janelas laterais e frontais (de acordo com o Código de 1928, as janelas precisavam ter pelo menos dois metros e as portas três metros), deveriam ser alinhadas umas às outras e o proprietário precisaria fazer a manutenção básica, como pintar a fachada duas vezes no ano, manter a frente e as laterais sempre limpas (CHAGAS, 2015).

A parte interna das residências também deveria seguir um padrão, determinado pelo Art. 52. Toda moradia deveria ter, pelo menos, “um aposento, uma cozinha e um compartimento para latrina e banheiro”; os aposentos precisavam ter nove metros quadrados de área e os cômodos para dormitório precisavam ter um volume mínimo de trinta e dois metros cúbicos. De acordo com o referido artigo, os compartimentos das habitações não poderiam ser subdivididos ou separados “por meio de tabiques, biombos, etc, de madeira ou de pano, sem que cada um dos compartimentos parciais, por esse meio creados, obedeça em tudo às prescrições deste Código, como se fôra independente”.³²

O Código de 1928, em seu Art. 14, afirma ainda que, tendo-se terminado a “[...] a construção ou reconstrução de qualquer prédio, não poderá o mesmo ser utilizado antes de ser expedida a necessária carta de habitação, que será solicitada pelo proprietário ou constructor, em requerimento á Prefeitura”³³. O não cumprimento de tal exigência implicava no pagamento de 50 mil réis e o infrator ainda ficava intimado a requerer a referida carta no prazo de 15 dias, podendo ainda ser multado novamente caso assim não o fizesse. Uma outra multa, de dez mil réis, também poderia ser aplicada (e reaplicada) caso o proprietário não obedecesse à intimação de colocar os números das residências, prédios e terrenos, numeração

³¹ Código de Posturas, 1928, p. 4.

³² Código de Posturas, 1928, p. 12-13.

³³ Código de Posturas, 1928, p. 5.

que seguia o sistema decimal e cujas placas deveriam ser fornecidas a preço de custo pela Prefeitura.

“O Código de Postura, pelo menos no que diz respeito às normas de habitação, assegurou às classes dominantes a condição de pertencimento à urbe, instituiu aos pobres o estranhamento a ela, não os considerando moradores da cidade, mas um problema a ser afastado” (CHAGAS, 2015, p. 144). Nesse contexto, os engenheiros, os médicos e os delegados eram responsáveis pela aplicação e fiscalização do código e, principalmente, os médicos agiram como verdadeiros engenheiros sociais que, sob a égide do conhecimento técnico-científico, corroboravam para a subalternização dos trabalhadores.

Assim, no lugar de desenvolver ações para a construção de casas em condições dignas e higiênicas para esses trabalhadores, por exemplo, o Estado (tendo médicos e engenheiros como seus aliados e como representantes de seus interesses) atuou no sentido de promover mudanças no traçado urbano, já que a preocupação não atingia as condições em que esses trabalhadores viviam e sim o perigo que elas representavam para as classes dominantes, para o desenvolvimento e para a modernização.

Ademais, Waldeci Chagas (2015, p. 153) ainda nos mostra que, por exemplo, até “[...] 1929, o Código de Postura proibia a circulação de porcos, bodes, cabras e gados nas ruas da capital, uma evidência de que era comum a presença desses animais soltos nas ruas, decorrente de atividades rurais no espaço da cidade”. Nesse sentido, um aspecto relevante

[...] é o de que os trabalhadores nem sempre cumpriram as determinações de higiene impostas pela elite. Para quem viera do mundo rural, onde era comum a criação de animais domésticos, o costume de criá-los não era visto como um risco à saúde, mas como uma atividade capaz de colaborar com a subsistência da família, o que é denotativo da coexistência de costumes rurais no meio urbano (CHAGAS, 2015, p. 153).

De uma maneira geral, a aplicação do código evidencia a necessidade daquele tipo de modernização aspirada de acentuar a separação (física e simbólica) entre pobres e ricos, bem como distinguir o urbano do rural, o que, de fato, não parece ter acontecido na capital paraibana na medida em que a reincidência nas denúncias nos mostra que, mesmo que uma parcela dos moradores pobres tenha tido que em um dado momento abandonar suas respectivas casas, a

área central da cidade, ou pelo menos grande parte dela, nunca foi um espaço exclusivo das elites (CHAGAS, 2004).³⁴

Em uma linha de frente correlata, os moradores da área central da cidade passaram a denunciar as famílias que ainda "insistiam" em morar nas casas consideradas insalubres para a Repartição de Higiene. Como o estado sanitário da cidade ainda era muito precário e como sempre existia o risco das doenças se alastrarem, os trabalhadores urbanos e suas moradias acabaram sendo encarados como transmissores de patologias (CHAGAS, 2004). Esse estado permanente de alerta e de denúncias explícita, em última instância, que – apesar de todos os regulamentos que buscavam conferir à capital paraibana o status de uma cidade moderna e higiênica – essas outras múltiplas existências continuaram presentes nas ruas, nos becos e nos espaços do perímetro urbano, apresentando resistência em alguns momentos, conformismo em outros e, enfim, materializando a própria dialética da vida urbana dessas e de tantas outras cidades “desmanteladas com tudo de mistura”.

1.2.2 Subterfúgios das ações e assimetria dos procedimentos: os aparatos modernos entre os cantos e os antros da cidade

Durante o processo de modernização capitalista que marcou a virada e o início do século XX, além de disciplinar espaços e sociabilidades, era preciso iluminar as ruas, encurtar as distâncias, melhorar a qualidade da água, combater miasmas e dirimir odores. Assim, a questão estética aparece, mas ela está inserida em um contexto mais amplo de resposta a um determinado momento da história do capitalismo e o significado do projeto de modernização se estrutura a partir dos interesses do modo de produção capitalista em sua fase imperialista.

Na seara das mais variadas justificativas para a implementação de equipamentos modernos que acompanhassem as inovações urbanas, encontrava-se o subterfúgio ideal para o combate e a suplantação do que parece ser um dos elementos fundamentais para entendermos

³⁴ Um indício dessa permanência pode ser visualizado no “Auto de perguntas feito a Maria José dos Santos” no dia 06 de fevereiro de 1930. Este documento, encontrado no Arquivo Histórico Waldemar Duarte, descreve o caso envolvendo Maria dos Santos, acusada de consentir na sua casa reuniões de pessoas para detratar das autoridades. O detalhamento da acusação acontecerá em um momento oportuno, mas para a presente discussão é importante mencionar que a referida mulher se apresenta como meretriz. Ou seja, ela está longe de ser bem vista pelo padrão de vida moral defendido pelo ideário modernizante e mesmo assim reside justamente na Rua Silva Jardim, nº 862 – uma rua que, interligando a Avenida Beaurepaire Rohan e a Avenida General Osório, também é central no tecido urbano de João Pessoa.

a complexidade desse processo: a presença constante de homens e mulheres pobres nas ruas e outros espaços da cidade.

Desse modo, ao lado da preocupação com a saúde e a segurança, com a demanda pelo encurtamento das distâncias e do tempo de deslocamento, bem como com a agilidade das comunicações a beneficiar a classe dominante, coexistia a busca pela criação de uma nova e bela realidade³⁵. Esta, longe de se concretizar da forma desejada, se apresentava muito mais como um simulacro de padrões ideais e civilizatórios – nunca totalmente alcançados, principalmente na periferia do capital –, sendo permeada de inoperâncias e descontinuidades.

Nesse sentido, além da ineficiência dos serviços que gerava insatisfações nas classes dominantes, a distribuição dos aparatos modernos se estrutura de modo assimétrico no tecido urbano da cidade. Portanto, é também por meio da distribuição desigual que o modo de produção capitalista vai se consolidando na capital paraibana no início do século XX.

Essa busca constante por melhorias urbanas implicava necessariamente no afastamento de tudo aquilo que não correspondesse ao ideal burguês de modernização da cidade, materializado, entre outros, no combate aos costumes considerados antiquados e rurais provenientes da própria existência de pessoas mais empobrecidas nas mais diversas áreas da malha urbana, principalmente no Varadouro – onde historicamente localizavam-se as residências e locais de sociabilidades desse grupo social.

Assim, era preciso combater os hábitos “antiquados” e as práticas socioculturais de diversos grupos, tais como os mascateiros (ambulantes); os trabalhadores em suas carroças puxadas a animal; os aguadeiros que circulavam cotidianamente no Centro, no Varadouro, no Tambiá e nas Trincheiras, “subindo e descendo ladeiras sobre o lombo de burros e cavalos, vendendo e entregando barris de água” (CHAGAS, 2004, p. 71); os “vagabundos” que, aproveitando a escuridão de algumas ruas e ladeiras, iam ali “satisfazer suas necessidades fisiológicas”³⁶, entre tantas outras pessoas e grupos que possuíam e mantinham os seus costumes rurais, desobedecendo muitas vezes às próprias normativas e determinações da época – aspecto que será melhor aprofundado ao longo deste subcapítulo.

³⁵ “A situação precária das cidades no final do século XIX delineou um cenário de crise urbana na virada do século e abriu caminho para a investigação sobre os mecanismos adotados para o melhoramento das condições de vida no meio urbano. A idéia de sanear a cidade foi desde o princípio acompanhada da idéia de embelezá-la. O discurso republicano de construir um ambiente urbano moderno e civilizado contou com o apoio das elites econômica e intelectual brasileira e na prática se traduziu em intervenções pautadas não apenas em princípios técnicos, mas também em atitudes de ordem estética” (VIDAL, 2004, p. 2).

³⁶ *A União*, 23/01/1920, p. 2 *apud* CHAGAS, 2004, p. 59.

Ainda que a existência dessas pessoas continuasse sendo uma constante durante todo o período estudado, a implementação de determinados equipamentos modernos ocorreu na capital paraibana e, mesmo sendo marcada por descontinuidades, assimetrias e inoperâncias, interferiu diretamente na morfologia e na vida cotidiana da cidade. Desse modo, investigar os processos em torno da instalação dos serviços de iluminação, de transporte, de água e de saneamento nos ajuda a compreender, por um lado, as particularidades desse movimento na capital paraibana e, por outro, as permanências de costumes e modos de viver que contrariavam a logística da modernização capitalista e que são, em grande medida, expressões de resistências das classes populares que, mesmo sendo o tempo inteiro colocadas à margem da sociedade, eram centrais no que diz respeito ao cotidiano e à vida urbana.

Para compreendermos estes processos temos, no escopo de nossas referências bibliográficas, pelo menos quatro trabalhos acadêmicos³⁷, além de artigos. O primeiro trabalho é a já mencionada Tese de Doutorado de Waldeci Chagas (2004), intitulada *As singularidades da modernização na Cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930*. O segundo, também no campo da História, é a Dissertação de Mestrado de Chyara Advíncula (2009), intitulada *Entre miasmas e micróbios: a instalação de redes de água e esgoto na cidade da Parahyba do Norte (PB) e outras medidas de salubridade – 1910/1926*, na qual a autora apresenta os processos em torno desses dois aparatos modernizantes em meio às novas regras de condutas, às novas sensibilidades e às discussões acerca da salubridade da cidade.

Saindo do campo da História, temos o terceiro trabalho, a Dissertação de Mestrado de Helena Nogueira (2005) intitulada *As primeiras décadas da eletricidade e do saneamento básico na capital paraibana, 1900-1940*, na qual a autora discute, na área de Engenharia Urbana³⁸, a história de três infraestruturas urbanas – fornecimento de eletricidade, abastecimento d'água e esgotamento sanitário – na cidade de João Pessoa. O quarto é a Dissertação de Mestrado de Wylinna Vidal (2004), *Transformações urbanas: a modernização da capital Paraibana e o desenho da cidade, 1910 – 1940*, que, apesar de aparecer menos nesta parte do texto, é importante para a compreensão dos processos aqui analisados, na medida em que a autora investiga, também na área de Engenharia Urbana, a modernização e expansão do

³⁷ Além destes, outros trabalhos acadêmicos também serão mencionados ao longo da escrita.

³⁸ Essa ênfase foi realizada porque, por um lado, nota-se uma grande quantidade de trabalhos acadêmicos sobre o recorte e o período estudado que, nesse sentido, parecem se sobrepor numericamente aos trabalhos desenvolvidos por historiadores; e, por outro lado, apesar de trazer dados importantes, alguns desses trabalhos se apresentam como assentadas numa perspectiva histórica, mas não se apropriam dos métodos próprios e recentes da pesquisa historiográfica e acabam por reproduzir uma narrativa acrítica e extremamente factual dos processos históricos.

tecido urbano da cidade de João Pessoa, tendo como foco a transformação do mesmo e a implantação de novos traçados na cidade.

Dito isto, como apresentado por Doralice Maia e Nirvana Rafael de Sá (2012), as primeiras notícias sobre a iluminação pública na cidade datam de 1822³⁹, tendo como base o azeite de mamona, mas é apenas em 1885 que se inicia um contrato com uma prestadora do serviço para iluminação pública que, apesar do anseio pela iluminação a gás, ainda tinha como base o querosene. Durante esses mais de 60 anos, a iluminação ficou restrita aos espaços das principais ruas e edifícios públicos da cidade, processo marcado por falta de verbas, por inoperâncias e restrições, não muito diferente do que veremos no decorrer das primeiras décadas do século XX.

O novo século se anunciou reforçando os ideários civilizatórios e modernizantes que, embora já difundidos ao longo do século XIX nas principais metrópoles do globo⁴⁰, ainda se apresentavam timidamente nas periferias do capitalismo global. Assim, era preciso dirimir os problemas na iluminação pública da cidade, agrupando o combate à ineficiência dos serviços e aos perigos sociais da escuridão, com a incorporação das novidades tecnológicas no âmbito dos aparatos modernos, como é o caso da iluminação elétrica almejada desde o final do século anterior.

Novamente, a escassez dos recursos públicos adiou a concretização da iluminação pública, dessa vez à base de energia elétrica, e foi apenas em 1911 que os primeiros postes chegaram à cidade (MAIA; SÁ, 2012). Inaugurado em 1912, o serviço inicial de iluminação pública por meio de energia elétrica na capital paraibana era responsabilidade da Empresa Tração, Luz e Força da Parahyba do Norte (ETLF) e contava com um total de 500 lâmpadas para uma cidade cuja população local era de 28.793 em 1900 e 52.990 em 1920⁴¹. Assim,

De início, a luz elétrica ficou restrita às ruas Maciel Pinheiro (antiga Rua do Comércio), Visconde de Inhaúma, Barão do Triunfo, Duque de Caxias, General Osório, Visconde de Pelotas e à Praça Sete de Setembro, pontos onde se localizavam as lojas, alfaiatarias e camisarias, estabelecimentos comerciais especializados nos artigos importados e nas novidades da arte de bem se vestir. Essa restrição se deveu ao elevado preço da taxa de iluminação e do material elétrico necessário, visto nem todo morador ter podido arcar com as despesas

³⁹ Por compreender essas inovações urbanas como integrantes de processos sociais mais amplos que antecedem o recorte temporal investigado, ao descrevê-las iremos também fazer menções breves a datações anteriores ao presente recorte.

⁴⁰ Pretendemos apresentar o panorama dessas ideias dentro do desenvolvimento do modo de produção capitalista.

⁴¹ Informações obtidas no Anuário Estatístico do Brasil (1936, p. 46).

nem manter em casa esse serviço. Posteriormente, a Rua Nova e Rua Direita [...] foram beneficiadas com o serviço de iluminação elétrica. Três anos após a inauguração, o serviço foi ampliado aos domicílios residenciais das outras ruas [...] elevando o número de lâmpadas instaladas de 500 para 6.982. No final de 1915, a iluminação atingiu 22.440 lâmpadas instaladas nas residências e nas vias dos bairros das Trincheiras, Tambiá, Varadouro e Centro. O aumento no fornecimento só foi possível graças à concessão de capital que a Empresa Tração Luz e Força recebeu do Estado para ampliar a produção de energia [...] (CHAGAS, 2004, p. 58)

Entretanto, como apresentado pelo próprio Chagas (2004), essa ampliação no serviço não significou uma melhoria na qualidade. As reclamações eram constantes, pois os moradores que conseguiam ter acesso ao serviço precisavam lidar, por um lado, com as recorrentes quedas e faltas de iluminação, e, por outro, com os preços considerados exorbitantes e incompatíveis com a qualidade do mesmo.

As reclamações sobre os preços da iluminação elétrica⁴² nos permitem, inclusive, reforçar a nossa hipótese inicial de que a classe trabalhadora ficou à margem de mais essa benesse da modernização já que, se para a população abastada o serviço era, muitas vezes, considerado caro, para os homens e as mulheres pobres ele sequer era uma possibilidade e, muito provavelmente, após chegar do trabalho, eles mantinham as suas poucas lamparinas abastecidas com óleo de mamona, enquanto as classes dominantes ficavam estarecidos com as suas sociabilidades, potencializadas pela escuridão da cidade.

Outro importante serviço que ficou a cargo da ETLF foi o de transporte público por energia elétrica que, ao que consta, também possuiu irregularidades e insuficiências. Por meio do mesmo contrato que o da iluminação pública, a empresa foi autorizada a prestar o serviço de transporte público, sendo

[...] autorizada a incorporar ao seu patrimônio a Empresa Ferro Carril Parahybana, responsável pelo serviço de bondes, e também as instalações da ferrovia Tambaú, construída pelo governo entre 1906 e 1908, para estabelecer um meio de transporte público (movido por locomotiva a vapor) entre aquela praia e a cidade (NOGUEIRA, 2005, p. 30).

⁴² De acordo com terceira cláusula do contrato assinado, no dia 04 de outubro de 1910, pelo Presidente do Estado e pelos Engenheiros Alberto San Juan e Thiago Monteiro, responsáveis pela ETLF, os concessionários poderiam cobrar taxas fixas, pelo consumo de luz particular. Para tanto, eles deveriam seguir os valores: 1 lâmpada de 10 velas - 3\$000 (três mil réis) / 1 lâmpada de 16 velas - 4\$000 (quatro mil réis) / 1 lâmpada de 25 velas - 6\$000 (seis mil réis) / 1 lâmpada de 32 velas - 8\$000 (oito mil réis) / 1 lâmpada de 50 velas - 12\$000 (doze mil réis) (PAES, 1994, p. 28)

Inaugurando o serviço de transporte elétrico apenas em 1914, a Empresa Tração, Luz e Força “limitou-se a manter as linhas antes percorridas pelos bondes a tração animal, que ligavam a Cruz do Peixe, Trincheiras e o Varadouro ao local hoje ocupado pelo Ponto de Cem Réis, não implantando as linhas novas previstas no contrato de concessão”⁴³ (NOGUEIRA, 2005, p. 32). Como apresentado por Nogueira (2005), as reclamações sobre o serviço de transporte iniciaram antes mesmo da sua inauguração, devido aos atrasos para a realização da mesma, e perduraram pelos anos que se seguiram, pois as irregularidades já existentes se somaram à falta de reparos nos equipamentos que, seguindo os pressupostos e condições da dinâmica estabelecida entre os centros e as periferias do capital, eram majoritariamente reaproveitados de empresas estrangeiras, não sendo suficientes para atender as demandas locais.

Nesse período, encontramos no fornecimento de energia elétrica e no funcionamento do transporte uma situação tão calamitosa e reclamações tão constantes que, em 1923,

[...] reconhecendo as deficiências dos serviços da ETLF, o governo paraibano, através do presidente Solon de Lucena, emitiu o Decreto nº 1.207, que revia o contrato existente entre o Estado e a empresa, agregando-lhe 22 cláusulas que o modificavam substancialmente. Esse decreto concedia à ETLF um empréstimo de 300 contos de réis, para que ela pudesse melhorar as condições dos seus serviços, mas ao mesmo tempo fazia uma série de exigências e facilitava uma eventual encampação da empresa (NOGUEIRA, 2005, p. 36).

Mesmo com o decreto, a empresa não efetivou as melhorias esperadas, chegando mesmo a apresentar sinais de falência, e a capital da Paraíba entrou na década de 1930 marcada pela inoperância dos serviços basilares para uma cidade que correspondesse aos ideários modernizantes então quistos. Assim, em 27 de março de 1933 a Empresa Tração, Luz e Força da Parahyba do Norte teve seu contrato de arrendamento rescindido, transformando-se em uma empresa estatal de transporte público urbano.

Desse modo, mesmo depois da normalização e da melhoria dos serviços – decorrente dos investimentos públicos e da implementação da Central Elétrica (usina termoeletrica), inaugurada no início de 1935 –, muitas ruas continuaram desprovidas de eletricidade. Como apresentado por Nogueira (2005 p. 44), tendo como base os dados da Sinopse Estatística do Estado da Paraíba (IBGE, 1942, p. 91), em “[...] 1938 eram 134 os logradouros nessa condição,

⁴³ Abrangendo, nessa fase inicial, as seguintes localidades: Rua Monsenhor Walfredo, Rua Visconde de Pelotas, Rua Duque de Caxias, Rua das Trincheiras, Rua Cruz das Armas, Rua Guedes Pereira, Rua da Areia, Rua Maciel Pinheiro, Rua João Machado e Rua Maximiano Figueiredo (CHAGAS, 2004).

de um total de 304 logradouros existentes na cidade – ou seja, apenas 55,9 % deles dispunham de energia elétrica, para iluminação pública e uso”.

Porcentagens e dados como estes nos ajudam a compreender, de maneira mais estrutural, o lugar das assimetrias nos procedimentos e nas ações urbanas dentro da dinâmica e dos pressupostos capitalistas. Na perspectiva aqui adotada, as assimetrias não representam um déficit no desenvolvimento da modernização, como algumas análises buscam afirmar por meio do que acreditamos ser uma compreensão superficial de fenômenos investigados isoladamente. Todos os desnivelamentos característicos da distribuição dos aparatos modernizantes na malha urbana da cidade, bem como da sua fruição por parte de seus moradores representam, nesse sentido, a própria natureza do capital que, para se expandir, precisa fomentar a desigualdade, escondendo-a quando convém, mas nunca combatendo-a.

Assimetrias semelhantes também são encontradas no que diz respeito aos sistemas de abastecimento de água e de esgoto da cidade que, em razão da falta de recursos e verbas, foram instalados em um período posterior à energia e ao bonde elétricos. Mesmo com alguns aparatos modernizantes que, conforme veremos, foram implementados para a melhoria da salubridade em algumas partes da capital paraibana, a maioria de seus moradores – leia-se homens e mulheres pobres, trabalhadores, etc. – continuou recorrendo às formas consideradas rudimentares e ultrapassadas.

Como apresentado por Chagas (2004, p. 87), a qualidade da água “não era apenas um dos atributos capazes de proporcionar o bem estar dos moradores, mas o principal item no processo de manutenção da saúde dos cidadãos, e, portanto, indispensável à efetivação da urbe moderna”. Sendo assim, no que diz respeito a essa questão, é possível perceber que a classe médica chama a atenção para o fato de que “uso da água tratada e encanada não era uma realidade entre os paraibanos, e na cidade ainda se mantinham os hábitos de tomar banho de rio e retirar das cacimbas a água para beber e preparar os alimentos” (CHAGAS, 2004, p. 86).

Nesse sentido, conforme podemos ver nas imagens⁴⁴ a seguir, apesar de algumas medidas modernizantes terem sido e estarem sendo implementadas – tais como a energia

⁴⁴ Em razão da pandemia da Covid-19, a maior parte desta pesquisa foi realizada de forma *online*. Sendo assim, além do acesso aos arquivos digitais, foi realizada uma investigação detalhada em setores das redes sociais que tratam da cidade de João Pessoa e onde constam muitas fotografias acerca da mesma, como é o caso dos grupos do *Facebook*. Todas as fotos desta categoria estão referenciadas com a maior quantidade de informações coletadas, sendo possível, inclusive, acessá-las diretamente por meio dos links disponibilizados abaixo das mesmas. Sabemos que do ponto de vista metodológico, há lacunas e questões no uso desse tipo de recurso, sem conseguir fazer a verificação de sua autenticidade. Por outro lado, cientes dos riscos, optamos por utilizá-las mesmo assim, dadas as dificuldades enfrentadas durante o processo de elaboração da presente dissertação.

(Imagem 2), o calçamento das ruas (Imagens 3 e 4) e os bondes elétricos (Imagem 5) –, no cotidiano da capital paraibana ainda se expressam os contrastes entre os aparatos e os costumes e hábitos considerados rudimentares de acordo com a ideologia modernizante de então.

Imagem 2 – Rua Barão da Passagem, atual Rua da Areia (19--)⁴⁵



Fonte: Postado por Lincoln Borges no grupo do Facebook “Paraíba Fotos e Fatos Antigos”, em 27 de fevereiro de 2020. Foto colorizada recentemente. Disponível em:
<https://www.facebook.com/photo?fbid=2808717519220425&set=pcb.2640949512693921>.
 Acesso em: 22 set. 2021.

Aproveitamos a ocasião para agradecer, de prontidão, às pessoas que tornaram possível o compartilhamento dessas e de outras fontes que têm muito a enriquecer trabalhos acadêmicos acerca das cidades.

⁴⁵ Ao fundo do cartão postal do início do século XX, um jumento com tonéis de água no lombo.

Imagem 3 – Aguadeiros na Rua Gama e Melo, antiga Rua da Viração (1910)



Fonte: Arquivo Humberto Nóbrega *apud* VIDAL (2004, p. 18)

É por isso que – mesmo em ruas importantes para a classes dominantes, como a General Osório (Imagem 4) e a Guedes Pereira (Imagem 5) – encontramos cenas, como as das fotografias, em que trabalhadores (puxando ou montando seus animais) percorrem, com maior ou menor frequência e intensidade, toda a extensão da malha urbana da cidade. Cidade esta que a classe dominante e os governantes queriam moderna, mas que, apesar de todos os discursos e ações, apresentava um cotidiano repleto de tudo aquilo que o progresso buscava isolar e esconder.

Imagem 4 – Rua General Osório [19--]



Fonte: Fotografia postada por Petrônio Souto em seu perfil pessoal do Facebook no dia 03 de outubro de 2019. Foto colorizada. Em primeiro plano, observa-se a presença de três jumentos com tonéis de água no lombo. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=2414575132147604&set=pcb.2414577348814049>. Acesso em: 22 set. 2021.

Imagem 5 – Atual Rua Guedes Pereira (antiga Rua do Fogo) [19--]



Fonte: IBGE. História & Fotos. Município de João Pessoa. Em primeiro plano, o contraste entre o bonde elétrico, o automóvel a gasolina e a carroça. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=442194>. Acesso em 22 set. 2021.

O forte contraste entre o âmbito do discurso e o da realidade não deixa de existir ao longo de todo o período estudado, mas, pressionado pelas manifestações dos médicos e recorrendo ao capital privado – como, inclusive, foi característico em todo o Brasil desde o início do século XX⁴⁶ –, o governo do Estado iniciou, no ano de 1912, a instalação do serviço de abastecimento de água encanada⁴⁷ que, por sua vez, beneficiou apenas algumas localidades em seu processo inicial, nomeadamente: Rua Maciel Pinheiro, Rua Peregrino de Carvalho, Rua da República, Rua Visconde de Pelotas, Rua General Osório e Ladeira São Francisco.

Conforme apontado por Chagas (2004), esse número reduzido de ruas beneficiadas pode ser explicado pelo fato de que a instalação do serviço de abastecimento de água ficava a cargo do consumidor e, como o material para tal instalação era de alto custo, poucas eram as pessoas e famílias que tinham condições de pagar e serem beneficiadas por esse aparato modernizante.

Com a presente explicação, podemos, inclusive, encontrar nas ruas e localidades onde o serviço de abastecimento de água chegou primeiro indícios que apontam para a presença de determinadas classes e atividades econômicas em locais específicos da cidade, bem como para o contraste e a dualidade na convivência entre as mais variadas formas de ser e de viver no tecido urbano da capital paraibana.

Um bom exemplo disto é o fato da Rua Maciel Pinheiro (beneficiada por todos os serviços modernizantes desde o início de suas instalações) ser transpassada justamente pelo Beco do Londres (lugar de travessia, de fluxo de trabalhadores, lugar que ligava a área do porto e da estação de trem à principal rua do comércio e de residência de comerciantes à época e, muito provavelmente, dos tipos de lazer mal vistos pela classe dominante), onde esses serviços não chegaram tão cedo.

⁴⁶ Baseando-se em Rezende (2002), Chagas (2004, p. 112) aponta que este fenômeno decorre “do fato do Estado brasileiro estar ainda incipientemente organizado para tratar sozinho das questões pertinentes à infra-estrutura urbana das cidades”.

⁴⁷ Como apontado por Nogueira (2005, p. 56) – tendo como base o relatório de Miguel Rapôso, anexo à Mensagem apresentada pelo Dr. João Lopes Machado à Assembleia Legislativa do Estado em 1º de setembro de 1911 – o “[...] projeto de Miguel Rapôso propunha que a água a ser fornecida à cidade proviria de um lençol subterrâneo situado sob o rio Jaguaribe e alguns pequenos afluentes dele, nas proximidades da estrada do Macaco (a atual av. Pedro II). Esta água seria captada através de um conjunto de poços, de onde seria conduzida, por tubulações, até uma usina hidráulica, ou casa de máquinas, a ser construída nas imediações deles. Desta usina ela seria levada, por uma linha adutora, a uma torre hidráulica (reservatório elevado) a ser erguida num dos pontos mais altos da cidade, localizado no bairro das Trincheiras, a uma distância de cerca de três quilômetros. Seria desta torre que irradiaria a rede de distribuição que forneceria a água diretamente às edificações”.

Imagem 6 – Beco do Londres (1916)



Fonte: Acervo de Walfredo Rodrigues. Arquivo Histórico Waldemar Duarte.

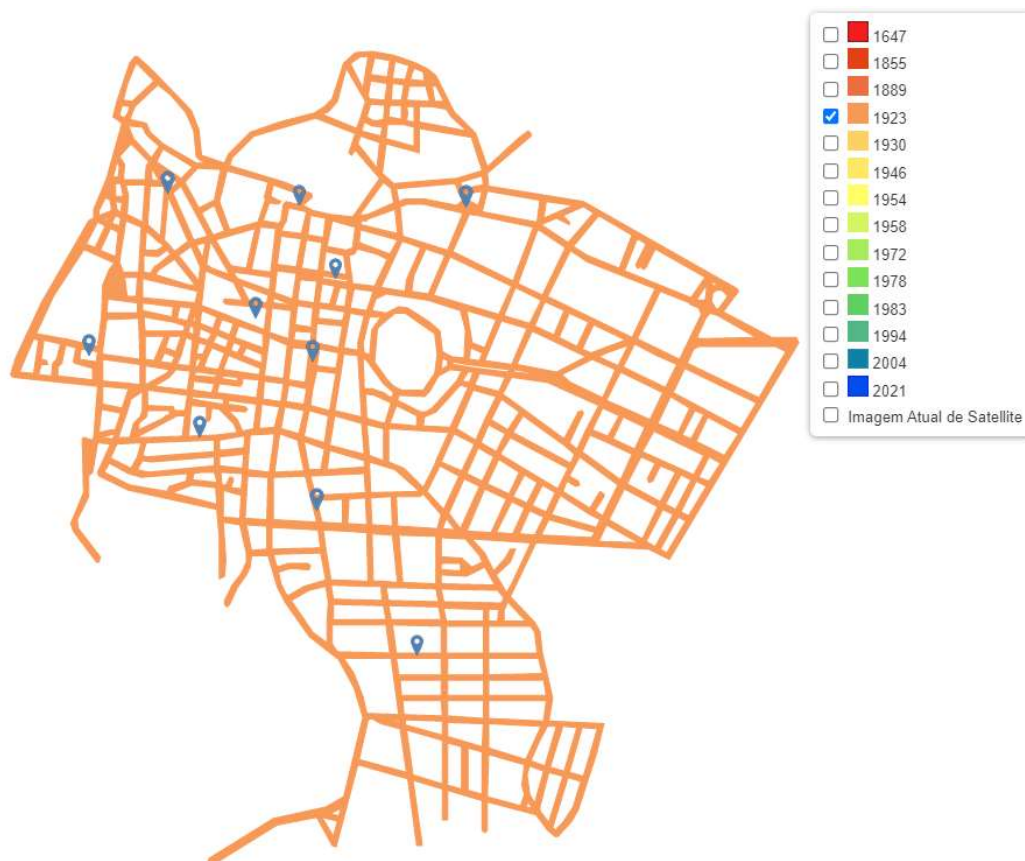
Foi também por não se concretizar como um benefício para todos os habitantes que esse processo – iniciado no governo de João Lopes Machado (1908-1912) – apesar de promover mudanças na dinâmica da vida cotidiana em João Pessoa, precisou conviver com outras formas de consumo e abastecimento de água que permaneciam coexistindo. Assim, o presidente do estado e médico sanitarista familiarizado

[...] com o trinômio *sanear, embelezar e circular*, e diante das inúmeras carências da cidade, [...] investiu, de início, em solucionar o problema do abastecimento d'água, pois uma cidade que se queria moderna e salubre não podia continuar a consumir água de bicas, chafarizes e cacimbas; não era compatível com a imagem de progresso que a água chegasse às casas em barris, no lombo de burros (VIDAL, 2004, p. 18, grifos da autora).

Apesar da compreensão dessas características como problemas a serem enfrentados, na prática, elas continuaram existindo na capital paraibana. Não à toa, na época e após a instalação do serviço em questão, os aguadeiros continuaram percorrendo as ruas da cidade e os chafarizes

públicos ainda eram utilizados pelas pessoas que, mesmo com um relativo poder aquisitivo, não podiam arcar com as despesas provenientes do abastecimento de água.

Figura 4 – Distribuição aproximada de chafarizes durante a década de 1910



Fonte: Elaborado pela autora tendo como base as informações obtidas nos trabalhos desenvolvidos por Chagas (2004), Nogueira (2005), Guedes (2006) e Sousa e Vidal (2010). Mapa original: Distribuição urbana e ocupação territorial (1923). Disponível em: <https://filipeia.joaopessoa.pb.gov.br/mapashistoricos/index.html#17/-7.11954/-34.88312>. Acesso em: 28 out. 2021.

Na década de 1910, por exemplo, a cidade possuía treze chafarizes públicos⁴⁸, dos quais dez podem ser localizados na figura acima, cujo traçado das ruas reporta ao mapa de 1923 na já reportada base de dados *Filipeia*, da Diretoria de Geoprocessamento e Cadastro Imobiliário (DIGEOC) da Prefeitura de João Pessoa. Segundo Chagas (2004) e Nogueira (2005), eles eram distribuídos nos seguintes pontos: Rua da Independência, Rua da Palmeira, Rua do Cajueiro, Largo das Mercês, Largo do Mercado, Largo da Mãe dos Homens, Praça de São Francisco,

⁴⁸ Mesmo o aumento na distribuição do serviço de abastecimento de água, segundo Nogueira (2005), o número de chafarizes públicos aumentou de 13 na década de 1910 para 21 em 1938, o que indica que eles continuaram sendo necessários dentro da dinâmica da vida urbana.

Largo do Tesouro, Largo da Cadeia, Praça Gama e Mello, Largo do Pocinho, no bairro do Roger e no bairro de Jaguaribe – estes três últimos não estão marcados, pois não foi possível encontrar as suas localizações exatas.

A planta acima possibilita a visualização e o entendimento acerca da distribuição de chafarizes no tecido urbano da capital paraibana. Apesar de estarem distribuídos de forma minimamente espaçada, os chafarizes localizam-se majoritariamente na parte consolidada da cidade. Essa distribuição mais acentuada dos chafarizes em determinada área pode ser explicada, em grande medida, pelo público-alvo desse serviço: as classes dominantes.⁴⁹

Além da falta de equidade na distribuição pela malha urbana, a limitação do alcance desse serviço também pode ser evidenciada nos déficits e no alto custo da água que saía dos chafarizes públicos (em 1915, por exemplo, a água era vendida em baldes de 15 e 30 litros que custavam a 10 e 20 réis, respectivamente⁵⁰), fazendo com que esta não chegasse aos mais pobres. Estes, por sua vez, continuaram recorrendo aos rios, fontes e cacimbas para, por exemplo, tomar banho, lavar roupa e retirar água para o cozimento da alimentação.

Apesar de todos os perigos à saúde da população pobre oriundos do contato com a água sem qualquer tipo de potabilidade, o Estado só constatou esse aspecto por meio de um único prisma e a partir do momento em que ele representava um perigo à saúde da classe dominante, na medida em que se constatava que, em alguns horários, a água que saía das tubulações domiciliares apresentava uma aparência turva e amarelada (NOGUEIRA, 2005). Assim, nos debates em torno da salubridade, o principal tópico era a situação e a qualidade da água que, tendo sido utilizada pelos pobres em seu contato com os rios, chegava contaminada para a população que podia usufruir do serviço de abastecimento (NOGUEIRA, 2005).

Para compreendermos o impacto e alcance desse serviço na capital paraibana, alguns dados são importantes. Em 1915, por exemplo, a capital possuía um número menor ao de “[...] 1.000 penas d’água residenciais [...]”. Sabendo-se que naquele ano o total de moradias da cidade (cuja população beirava os 20.000 habitantes) devia ser da ordem de 3.000 unidades, percebe-se que a grande maioria destas não tinha ainda acesso direto à água encanada” (NOGUEIRA, 2005, p. 65). Ainda segundo Nogueira (2005), em 1918, esse número se elevava a 1.102

⁴⁹ Importante salientar que, apesar do público-alvo dos chafarizes não ser os trabalhadores e os pobres urbanos, eles eram presenças constantes nessas espacialidades porque eram esses eles que carregavam a água para a casa de seus patrões. Esses locais são também marcados por brigas e desentendimentos, como é possível verificar em várias edições do Jornal *O Norte* (PB).

⁵⁰ Decreto nº 763, de 29 de dezembro de 1915. Leis e decretos de 1915. Parahyba: Imprensa Oficial, 1916, p. 118 (apud NOGUEIRA, 2005, p. 65).

unidades, chegando a 1.600 unidades em 1924, a 2.280 penas d'água instaladas em 1930 e a 3.227 unidades em 1934 (o dobro em relação a um período de 10 anos). Sendo estas últimas informações apresentadas já como resultados da execução do projeto de Saturnino de Brito que, pouco depois da implementação da rede de esgotos sanitários na capital – como veremos mais à frente –, foi encarregado de melhorar e ampliar o sistema de abastecimento de água da cidade.

Apesar de, em um primeiro momento, esses números representarem um crescimento e ampliação no serviço em questão, eles não podem ser analisados de forma isolada. Sendo assim, cabe destacar que esse crescimento

[...] não significava que a grande maioria da população pessoense usufruísse desse serviço. Ao contrário, naquele ano [1938] apenas cerca de 44% dos logradouros de João Pessoa eram servidos por água encanada – percentual este que era inferior ao constatado no conjunto das capitais brasileiras, que era de 55% (NOGUEIRA, 2005, p. 76).

A exclusão da classe trabalhadora do acesso a este e a outros serviços não era, no entanto, compreendida como uma adversidade a ser solucionada e só aparecia como um ponto de pauta porque, de alguma forma, ela impactava e interferia na dinâmica de vida da população abastada e no processo de estruturação de uma cidade que correspondesse aos ideais de progresso e de modernização do período (CHAGAS, 2004). Desse modo, mesmo com as particularidades de cada momento histórico no processo de instalação e melhorias no serviço de abastecimento de água, é possível afirmar:

A questão da insalubridade ou a salubridade da água servida aos paraibanos, apesar de ter alcançado as páginas dos jornais, se limitou aos grupos sociais detentores do poder econômico e de decisão político social. Assim, as discussões se restringiram aos médicos, engenheiros e políticos, e se constituiu num processo fechado e fundamentado no conhecimento médico-científico. Por isso, excluiu os demais segmentos da sociedade, a exemplo dos trabalhadores e moradores dos bairros periféricos que se abasteciam de água diretamente no Rio Jaguaribe [...]. Enquanto os sanitaristas, médicos clínicos e engenheiros dominavam o debate acerca da qualidade da água na Parahyba, os moradores continuaram a consumi-la de forma indiferente. Esses profissionais, longe de apresentarem uma solução, restringiram a discussão a si, em detrimento a opinião dos grupos sociais não envolvidos (CHAGAS, 2004, p. 91-96).

Entre os sanitaristas do período, está o engenheiro Saturnino de Brito, que, como mencionado, na ocasião em que ficou responsável por melhorar e ampliar o sistema de abastecimento de água da capital também foi encarregado pela elaboração de um projeto de

rede de esgotos sanitários na cidade de João Pessoa nos primeiros anos da década de 1910. Entretanto, como apontado por Nogueira (2005, p. 92), o “[...] traçado proposto por Saturnino de Brito não chegaria a ser implantado – era inovador demais para a sua época. Ele seria substituído por um desenho convencional, em forma de trama ortogonal”.

Somando-se a isto, a falta de recursos e o elevado custo de importação dos equipamentos vindos, via de regra, da Europa que estava vivenciando a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), fizeram com que o projeto de esgoto sanitário da cidade não pudesse ser implantado tão logo à sua elaboração, tendo a capital paraibana que esperar até a década de 1920 para que as obras fossem iniciadas. Assim,

A partir dos primeiros meses de 1923, o governo do Estado, Sólon Barbosa de Lucena, passou a receber os materiais necessários à aludida obra, a exemplo dos tubos e arenitos; os engenheiros e técnicos responsáveis passaram a tocar as obras a todo vapor e, nas principais ruas do centro da Capital, começaram a ser abertas às galerias começando a ser estendida a tubulação que comporia a rede de esgoto (CHAGAS, 2004, p. 110).

Oito localidades foram beneficiadas inicialmente pelo serviço de esgoto, nomeadamente: Rua Maciel Pinheiro, Rua das Trincheiras, Rua da República, Rua João Machado, Rua Beaurepaire Rohan, Rua Barão da Passagem, Rua Gama e Melo e Rua Amaro Coutinho. Assim como nos casos da energia elétrica e da água encanada, os gastos com a instalação do esgoto também ficaram sob responsabilidade dos proprietários (moradores e/ou comerciantes), o que também restringiu o uso desse serviço a uma pequena parcela da sociedade local que tinha condições de arcar com as despesas provenientes da instalação e do uso desse serviço. A respeito do mesmo, cumpre salientar ainda que, como

[...] no caso dos outros serviços urbanos e, em particular, o da água encanada, a mera instalação do saneamento não serviu como garantia de que a Parahyba estivesse alcançando o grau do progresso das outras cidades nas quais as elites se espelhavam. Devido à insuficiência de recursos públicos necessários à aquisição e manutenção da tubulação, não demoraram e os problemas de ordem operacional surgiram (CHAGAS, 2004, p. 113).

Assim, em razão da falta de recursos, da tecnologia obsoleta e da falta de conexão entre a administração do saneamento e a distribuição de água, muitos foram os problemas operacionais do serviço de esgoto, o que aumentou os seus custos e, portanto, tornou a sua instalação domiciliar extremamente escassa:

A cidade não dispunha de um público com renda que justificasse a exploração desse serviço pela iniciativa privada, resultando na sua má qualidade; o lucro decorrente era mínimo e não atraía os empresários do ramo, conforme era o desejo do governo, que, para manter a cidade vestida de moderna, teve que se contentar não só com a precariedade dos serviços urbanos, mas com o fato de não beneficiar a maioria da população (CHAGAS, 2004, p. 116).

Essa escassez é expressa no fato de que em 1930 – ou seja, 7 anos após o início da instalação – apenas 777 casas eram saneadas, número que, embora tendo aumentado exponencialmente para 1.525 instalações prediais de esgotos em 1934⁵¹, ainda se apresentava como insuficiente diante do número da população local que, em 1937, era calculada em 108.827⁵². Como apontado por Nogueira (2005), em 1938, por exemplo, apenas 38,8 % dos logradouros da cidade de João Pessoa eram servidos pelo sistema de esgotamento sanitário⁵³. Essa porcentagem se insere, desse modo, no panorama geral de exclusão da maior parte da população em relação aos aparatos modernizantes⁵⁴ – exclusão esta que, como buscamos enfatizar, integra a própria base do modo de produção capitalista.

Assim, embora

[...] os problemas de manutenção e ampliação tenham sido constantes, os serviços urbanos implantados na Parahyba asseguraram à cidade outra feição, que a diferenciava do que fora no final do século XIX. A instalação do convencionalmente chamado “moderno” nem sempre significou que a “modernidade” desejada tivesse sido alcançada; os serviços de luz elétrica, telefone, bondes, água encanada e esgoto sanitário, quando beneficiaram os operários, comerciários, estivadores e sapateiros, como no caso dos bondes elétricos, utilizaram-se de equipamentos obsoletos em atividade precária, não garantindo um mínimo de segurança e conforto. As ações públicas em prol da modernização da Capital foram, no entanto, suficientes apenas para alimentar as aspirações de uma elite desejosa de viver numa cidade moderna (CHAGAS, 2004, p. 117).

⁵¹ Em 1938, esse número se elevou para 2.877 unidades (NOGUEIRA, 2005).

⁵² Informação obtida no Anuário Estatístico do Brasil (1838, p. 130).

⁵³ “Curiosamente esta situação insatisfatória era menos grave que a existente no mesmo ano no conjunto das capitais do país – onde apenas 25,9 % dos logradouros eram servidos por redes de esgotos sanitários” (NOGUEIRA, 2005, p. 104).

⁵⁴ “Na Parahyba, urbanizar, modernizar e civilizar significou dotá-la de algumas condições capazes de atender a uma elite oriunda da zona rural que, ao transferir-se para a Capital, desejava também se aproximar dos centros cosmopolitas do país e incorporar a sua vida cotidiana algumas práticas culturais dos moradores desses centros. Mesmo sem os recursos suficientes que justificassem os melhoramentos implementados no cenário urbano, a Parahyba modernizou-se. Mas esta modernização não produziu mudanças, uma vez que as relações sociais que caracterizavam uma cidade ao longo do século XIX se mantiveram. Desta forma os pobres não apenas foram excluídos dos benefícios da modernização, mas sua posição de subordinação acabou sendo reforçada” (CHAGAS, 2004, p. 118).

Nesse sentido, a distribuição dos aparatos modernizantes na malha urbana de João Pessoa, além de informar sobre as ruas mais relevantes para a dinâmica econômica da capital paraibana e para a classe dominante citada por Chagas (2004), também deixa indícios importantes sobre as localidades que, mesmo estando no perímetro central da cidade, eram consideradas periféricas e passíveis de exclusão dentro dessa dinâmica.

A investigação acerca dessas ruas que não foram “beneficiadas” pelos aparatos modernizantes ou que o foram apenas tardiamente nos aproxima da possibilidade de sistematização sobre os antros da cidade, sobre onde ficavam as moradias e os espaços de sociabilidades dos trabalhadores que não tinham condições de arcar com as despesas para a instalação dos aparatos supracitados que, via de regra, ficavam a cargo dos proprietários.

No quadro a seguir, trouxemos a abrangência inicial desses aparatos que, como o próprio quadro demonstra e como já mencionamos, beneficiaram pouquíssimas localidades da malha urbana da cidade de João Pessoa – uma cidade que, mesmo pequena se comparada a outras capitais, possuía em seu núcleo urbano outras muitas ruas que por muito tempo ficaram de fora das benesses da modernização.

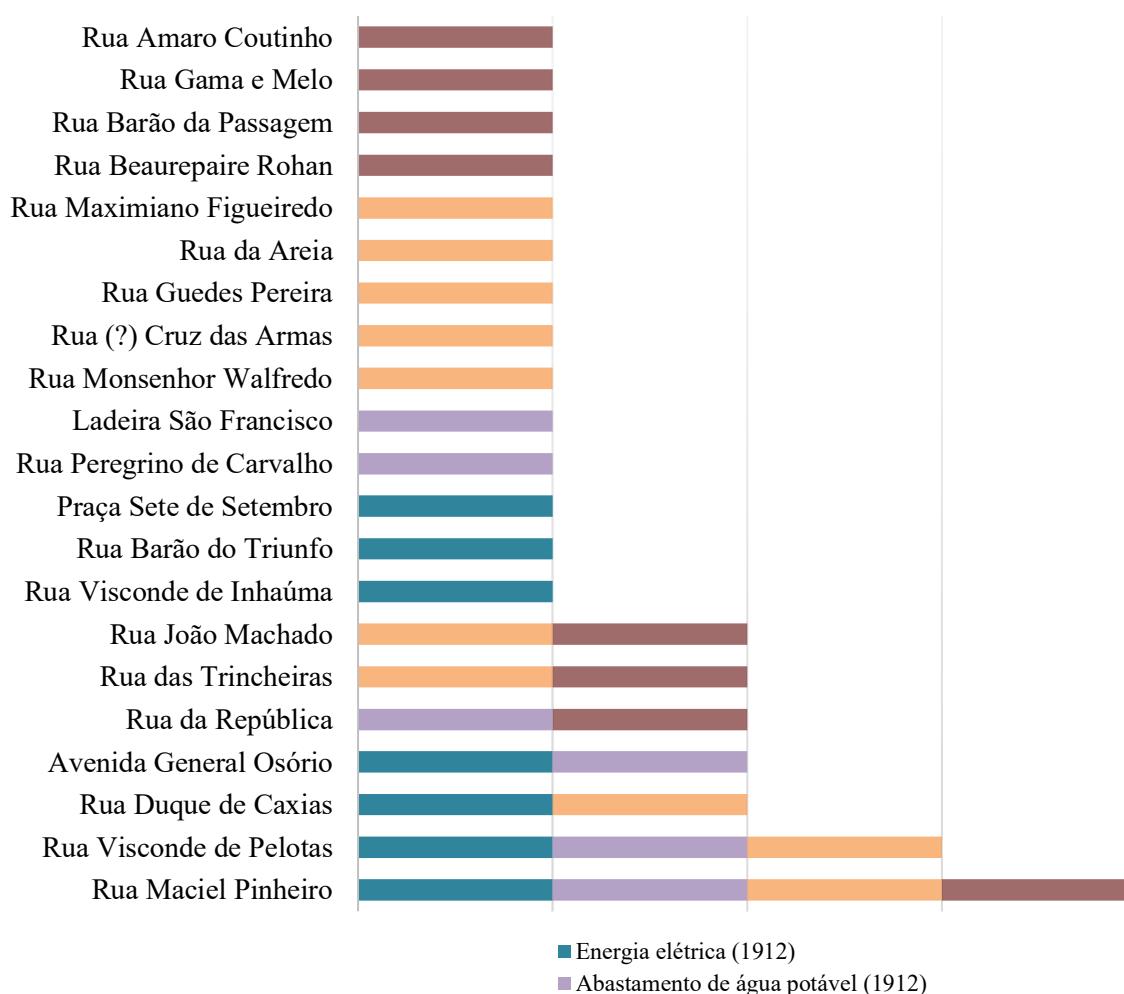
Quadro 1 – Panorama inicial de distribuição dos aparatos modernizantes

APARATOS MODERNIZANTES	ANO	ABRANGÊNCIA INICIAL
Iluminação pública (Energia elétrica)	1912	Rua Maciel Pinheiro (antiga Rua do Comércio), Rua Visconde de Inhaúma, Rua Barão do Triunfo, Rua Duque de Caxias, Avenida General Osório, Rua Visconde de Pelotas e à Praça Sete de Setembro.
Rede de abastamento de água	1912	Rua Maciel Pinheiro (antiga Rua do Comércio), Rua Peregrino de Carvalho, Rua da República, Rua Visconde de Pelotas, Avenida General Osório e Ladeira São Francisco.
Bonde Elétrico	1914	Rua Monsenhor Walfredo, Rua Visconde de Pelotas, Rua Duque de Caxias, Rua das Trincheiras, Rua Cruz das Armas, Rua Guedes Pereira, Rua da Areia, Rua Maciel Pinheiro, Rua João Machado, Rua Maximiano Figueiredo.
Esgoto Sanitário	1923	Rua Maciel Pinheiro, Rua das Trincheiras, Rua da República, Rua João Machado, Rua Beaurepaire Rohan, Rua Barão da Passagem, Rua Gama e Melo e Rua Amaro Coutinho.

Fonte: Elaborado pela autora com base em Chagas (2004), Nogueira (2005) e Vidal (2004).

Sobre o Bonde Elétrico, por exemplo é possível ver o fenômeno de ligação das áreas ocupadas pelos trabalhadores (a exemplo de Cruz das Armas) e o centro da cidade⁵⁵. Em outra direção do mesmo fenômeno e por meio de outro formato de sistematização, temos o gráfico abaixo, no qual é possível visualizar as ruas inicialmente beneficiadas e os aparatos modernizantes com os quais elas foram contempladas.

Gráfico 1 – Primeiras ruas beneficiadas e seus aparatos modernizantes



Fonte: Elaborado pela autora com base em Chagas (2004), Nogueira (2005) e Vidal (2004).

Apenas uma rua foi contemplada por todos os serviços em sua fase inicial: a Rua Maciel Pinheiro – justamente onde estavam presentes as principais casas de comércio da época, o lócus do capital da cidade e a sede da Associação Comercial da Paraíba que, como veremos, esteve à

⁵⁵ A Rua João Machado e a Rua Maximiano Figueiredo não estavam no centro, mas eram ruas ocupadas por mansões da classe dominante

frente das reivindicações relacionadas à infraestrutura para o desenvolvimento comercial do estado e, mais especificamente, da capital paraibana, incluindo a construção de seu novo porto.

A Rua Visconde de Pelotas foi a única que recebeu três serviços (ficando de fora do processo inicial de instalação do Esgoto Sanitário). Quatro localidades (Rua Duque de Caxias, Avenida General Osório, Rua da República, Rua das Trincheiras) foram beneficiadas por dois aparatos modernizantes e a imensa maioria (15) das localidades beneficiadas teve acesso somente a um dos aparatos em suas fases iniciais de instalação.

Além dessa falta de sincronia entre a distribuição dos serviços, é importante enfatizar o caráter parco e elitista desse processo que pode ser visualizado no fato de que, de um total 123 (cento e vinte e três) logradouros públicos em 1913 e 147 (cento e quarenta e sete) em 1923⁵⁶, apenas 21 (vinte e uma) localidades foram beneficiadas inicialmente pela modernização na cidade de João Pessoa.

Nesse sentido, além de não serem distribuídas de forma simétrica pelos espaços da cidade (como é possível visualizar por meio do quadro acima) e, portanto, não chegarem à grande parte da população (principalmente à população empobrecida que morava no centro e nos arrabaldes da cidade), as inovações modernas se concretizaram na capital paraibana, nas primeiras décadas do século XX, de forma tardia e extremamente deficitária, descontínua e inoperante. Desse modo, os aparatos de modernização se constituem como um dos elementos definidores da distinção de classe que, em conjunto com a disciplinarização dos espaços e com os códigos de comportamento, como vimos ao longo deste subcapítulo, expressam o ideal civilizatório da época, bem como os conflitos existentes nas múltiplas formas de ser e estar na cidade que, assim como hoje, coabitam a capital paraibana.

* * *

Até aqui, neste capítulo, tratamos de apresentar um breve histórico sobre a cidade de João Pessoa e analisar os projetos e práticas em torno de sua modernização capitalista durante as primeiras décadas do século XX. Essas questões são importantes para os objetivos da presente dissertação, uma vez que nos permitem pensar sobre as transformações e permanências do tecido urbano e das relações socioterritoriais existentes nos múltiplos espaços da cidade na qual o Porto do Capim está inserido.

⁵⁶ A quantidade total de logradouros públicos foi obtida nas informações concernentes às plantas de 1913 e 1923 elaboradas por Sousa e Vidal (2010) que, em conjunto com outras, formam o primoroso e importante livro *Sete plantas da capital paraibana, 1858-1940*.

2 O PORTO DO CAPIM NA HISTÓRIA DA CIDADE

Este segundo capítulo se caracteriza como um aprofundamento das questões referentes ao nosso objeto de estudo: as reformas de modernização capitalista no Porto do Capim durante a década de 1920. Em um primeiro momento, trará a investigação acerca do jogo político marcado pelo clientelismo e pelo entrave entre setores das classes dominantes do período. Nesse contexto, destacamos o papel da Associação Comercial da Paraíba, que, também mobilizada por interesses de seus integrantes, protagoniza as reivindicações pela reestruturação do porto na capital paraibana. Ao final, a investigação se encaminhará para uma análise mais detalhada sobre a presença da classe trabalhadora nessa espacialidade, bem como sobre as obras do porto e os desvios envolvidos nas mesmas.

2.1 Clientelismo e jogo político: as obras do porto como um paraíso de negócios fáceis

As construções, remodelações e inovações na cidade de João Pessoa e no estado da Paraíba durante o início do século XX integram um panorama mais amplo que pode ser compreendido por meio da centralidade da inserção do Nordeste no processo de reprodução do capital. Este fenômeno, denominado por Eliete Gurjão (1994) de “Regionalização do Nordeste”, pode ser compreendido

[...] como parte do processo engendrado a partir das modificações do capitalismo durante a segunda metade do século XIX que acarretam a reestruturação da divisão internacional do trabalho e a conseqüente ampliação do espaço capitalista. Nesse processo, ocorre a crescente integração do Brasil na economia capitalista mundial e a recomposição de seu espaço para a reprodução do capital. **Efetua-se, a partir de então, transformações substantivas nas relações de produção do Nordeste (conhecido então, como Norte), resultando em sua definitiva inserção como região para a reprodução do capital** (GURJÃO, 1994, p. 89, grifos nossos).

Intensificada com a implantação da República⁵⁷, a Regionalização do Nordeste efetiva a configuração das oligarquias locais, na medida em que a sua “estrutura de poder se situa nos redutos coronelísticos, no eleitorado e nas relações entre ‘coronéis’ e o governo federal e estadual, intermediada por seus oligarcas” (GURJÃO, 1994, p. 18). Essas oligarquias locais

⁵⁷ Entre os motivos de intensificação do processo de Regionalização do Nordeste com a Proclamação da República, Eliete de Queiróz Gurjão (1994) destaca a substituição das províncias por unidades federativas e a “política dos governadores”, pautada na relação de compromissos mútuos entre as oligarquias dominantes de cada Estado.

detêm e disputam constantemente – e das mais diversas formas – as benesses dos recursos pertencentes às obras públicas, como acontece nas obras da região portuária de João Pessoa.

É nesse sentido que, ainda como apontado por Eliete Gurjão (1994), só é possível compreender o quadro econômico da cidade de João Pessoa no início do século XX quando o analisamos a partir de sua tripla subordinação: regional, nacional e internacional. Nesse contexto, os projetos de modernização são pautados por disputas políticas⁵⁸ e interesses econômicos que buscam aprimorar determinados locais vistos como potenciais fontes de desenvolvimento para a reprodução do capital em sua busca constante por lucro.

Nesse sentido, onde é possível obter mais lucro e, portanto, para onde estão se direcionando os interesses do capital, nesse momento, na Paraíba? Com uma estrutura de poder de base rural, os interesses se voltam para o seu interior que detém matérias-primas, como a cana-de-açúcar e notadamente o algodão, e para a cidade de Campina Grande que, se consolidando como polo algodoeiro na década de 1920, concentra o excedente gerado no campo. Desse modo, o capital mercantil submete o capital agrário às suas predileções.

Mesmo que, quando existentes, os incentivos financeiros tenham se voltado sobremaneira para as regiões supracitadas, na cidade de João Pessoa também podemos verificar um caso clássico e complexo do jogo político que, tendo como base as inovações e melhorias de determinadas áreas, envolve desvio de verba pública e práticas clientelísticas:

Exemplo significativo do desperdício de verbas públicas sob efeito da influência clientelística e em benefício de grupos locais é o caso da construção do porto da capital. A pretexto de pôr fim ao desvio do comércio da Paraíba por Pernambuco, a Associação Comercial da capital pleiteou a Epitácio Pessoa, então presidente da República, a construção de um porto internacional no rio Sanhauá, apesar de técnicos no assunto haverem mostrado, desde os fins do século XIX, as inconveniências deste local e aconselhado sua construção em Cabedelo. [...] Depois do grande desperdício de dinheiro público gasto perdulariamente, locupletando as empreiteiras e setores das oligarquias locais, as obras do porto foram abandonadas, restando apenas quatro estacas de concreto armado (GURJÃO, 1994, p. 59-60).

Como, então, essas práticas clientelísticas operavam?

Através dos contratos firmados sob a interferência dos oligarcas mais influentes, os “coronéis” ou seus correligionários, recebiam comissões de 10 a 15% sobre o total dispendido e tinham oportunidade de distribuir benesses

⁵⁸ A disputa constante entre situacionistas e oposicionistas pelo domínio do aparelho do Estado e de seus privilégios apresenta, na Paraíba, uma forma diferenciada de reprodução do capital.

com os amigos fornecedores de materiais e ampliar sua clientela, distribuindo empregos (GURJÃO, 1994, p. 59).

Na Paraíba, o apogeu dessa ordem oligárquica corresponde aos anos de 1915 e 1930. Nesse período, em que o epitacismo monopolizou a política de Estado⁵⁹ e o paraibano Eptácio Pessoa esteve na Presidência da República (1919-1922), é possível verificar um conjunto de realizações que, abrangendo as obras no porto da capital⁶⁰, “compreendiam meios para fomentar a produção agro-pastoril e facilitar a transferência do excedente do campo à cidade, aprofundando a divisão do trabalho, numa fase em que a economia caminhava em ritmo de expansão” (GURJÃO, 1994, p. 30).

Durante o tempo em que o paraibano Eptácio Pessoa esteve na Presidência da República, como bem apontado por Lúcia de Fátima Guerra Ferreira em seu clássico *Raízes da Indústria da Seca: o caso da Paraíba* (1993), existe uma paridade nos recursos federais distribuídos entre as regiões do Brasil. A política de combate às secas do Nordeste⁶¹ vai sendo, portanto, institucionalizada pelo então presidente⁶², cujo horizonte também era oligárquico. Nesse sentido, “[...] as obras de açudagem, as estradas, os poços, consolidavam os redutos de seus correligionários, e, por extensão, o seu grupo, que constitui a oligarquia mais sólida e duradoura no controle do aparato de Estado na Paraíba” (FERREIRA, 1993, p. 11).

A intervenção do Estado, através das obras contra as secas, durante o governo Eptácio Pessoa, foi de fundamental importância para o fortalecimento do poder oligárquico na Paraíba. Facilitando as comunicações com a implantação dos transportes rodoviários, organizando, assim, o espaço paraibano para o capital, o Estado, ao mesmo tempo, empreendia o enriquecimento dos ‘coronéis’ e realimentava o poder das oligarquias (GURJÃO, 1994, p. 87).

Um fenômeno extremamente presente neste processo é a “Indústria da Seca” que, como elucidado por Lúcia Ferreira, explicita a simbiose existente no poder público, onde “em última instância, o Estado está subordinado aos interesses privados da elite” (FERREIRA, 1993, p. 41). Lúcia Ferreira (1993, p. 73) nos mostra que tal relação, existente desde o período colonial,

⁵⁹ Desde 1912 já é possível notar o início da transição do alvarismo-venancismo para o epitacismo. “O ano de 1915 marca sua efetiva consolidação, ocasião em que sua vitória eleitoral consubstanciou o poderio da facção do Partido Republicano Conservador da Paraíba chefiada por Eptácio” (GURJÃO, 1994, p. 60).

⁶⁰ A derrocada das obras do porto na capital, em 1924, coincide justamente com o período em que os sinais de crise do epitacismo já se apresentam.

⁶¹ Fenômeno compreendido aqui como uma questão social e não apenas natural.

⁶² “Ao fazê-lo, detonou os conflitos internos entre os grupos oligárquicos regionais, explicitando a oposição da oligarquia cafeeira sudestina que, de um lado, criticou a malversação de recursos na política contra as secas nordestinas, mas, de outro lado, compunha-se com as oligarquias a quem criticava no pacto de dominação dos grandes proprietários rurais da primeira República” (FERREIRA, 1993, p. 11).

gera “uma apropriação indevida dos cofres públicos pela elite detentora da administração” que materializa-se na “má aplicação dos socorros públicos”, nos “desvios de verbas” e no “direcionamento de certas obras sempre em benefício de uma minoria”.

Essa forma de fazer política, marcada pelos desvios e apropriações das verbas públicas e mantimentos destinados à região do Nordeste, principalmente nos períodos de seca, caracteriza a Paraíba durante a Primeira República e se faz presente também na operacionalização das obras do porto da capital que, como apontado por José Joffily (1983), se apresentam como “um paraíso de negócios fáceis”.

Para compreender como esse paraíso de negócios fáceis vai sendo constituído, a análise e os estudos realizados por Irene Rodrigues da Silva Fernandes (1999), em seu clássico *Comércio e subordinação: a Associação Comercial da Paraíba no Processo Histórico Regional – 1889-1930*”, são fundamentais. Em primeiro lugar, é importante investigar as relações entre a ação do Estado e as demandas dos agentes do comércio da capital, na medida em que a integração da cidade e da região no capitalismo acontece justamente por meio da circulação – esfera em que, em última instância, “se processa a apropriação do excedente de produção”.

Por meio desse caminho analítico, é possível compreender, por exemplo, a particularidade do grupo comerciante paraibano que, apesar de atuar na circulação, não detém o controle do capital regional, encontrando-se, portanto, no já mencionado jogo constante de conflitos e alianças pela direção do poder hegemônico do Estado, em um contexto no qual a geração de valor da reprodução do capital ocorre tanto na esfera da produção quanto na circulação das mercadorias (FERNANDES, 1999, p. 25).

Agente extremamente importante desse jogo político é a Associação Comercial da Paraíba (ACP), entidade na qual nos debruçaremos mais detidamente neste momento, “cuja representatividade, em relação ao referido corpo comercial, é inegável” (FERNANDES, 1999, p. 221). A Associação, inaugurada em 1874 sob o estímulo do então Presidente de Província, Silvino Elvidio Carneiro da Cunha, surge em um contexto de agitação social⁶³ e de crise econômico-financeira, sendo a sua criação, inclusive, uma “forma de resposta à crise”, como apontado por Fernandes (1999, p. 223).

⁶³ Expressão forte desse cenário é a Revolta do Quebra-Quilos (1872-1877) que, tendo o seu início do estado da Paraíba, lutou contra a padronização do sistema de pesos e medidas.

Irene Fernandes (1999, p. 223) defende ainda que é possível que esse “mesmo quadro econômico que gera a criação da entidade tenha minado a força do grupo, carente de experiência organizativa”, na medida em que, mesmo com uma minuciosa investigação, são poucas as referências encontradas pela autora sobre a fase inicial da associação.

Não à toa, só é possível verificar uma documentação acerca da instalação da Associação no final de 1889, quinze anos após a sua inauguração, o que aparenta expressar não uma continuidade organizativa, mas uma “nova tentativa por parte dos comerciantes em se organizarem em entidade” (FERNANDES, 1999, p. 223), diante de um contexto de consolidação da dominação dos proprietários rurais.

Como apresenta Fernandes (1999, p. 226), a expectativa do redimensionamento dos interesses locais circunscrita no federalismo, instaurado no Brasil com a proclamação da República (1889), aparenta “ter estimulado os comerciantes a se unirem, uma vez que, individualmente seria muito difícil desenvolver uma ação em defesa dos seus interesses” (FERNANDES, 1999, p. 226). Nesse sentido,

As iniciativas da Associação, a par com aquelas destinadas à expansão do seu quadro social, compreendem, basicamente, reivindicações ligadas ao estabelecimento de infra-estrutura necessária à **dinamização da atividade comercial**. Daí, sua luta pelo prolongamento da estrada de ferro Conde d’Eu, **modernização do porto**, melhor atendimento pelas empresas de navegação, instalação de bancos e medidas protecionistas em defesa dos seus produtos e mercados (FERNANDES, 1999, p. 226, grifos nossos).

As reivindicações relacionadas à infraestrutura basilar para o desenvolvimento comercial do estado e, mais especificamente, da capital paraibana marcam a história da entidade que, apesar da efervescência e das iniciativas deste primeiro momento, entre os anos de 1895 e 1902, desenvolve-se muito precariamente, principalmente em razão de problemas organizativos, tendo a sua reorganização ocorrido apenas em 1903.

Para compreender os interesses envolvidos na busca por melhorias da infraestrutura é preciso levar em consideração que, buscando “combinar e promover por todos os meios ao seu alcance os interesses geraes do seu commercio” (CORREIO OFFICIAL, 4 jun. 1903, p. 1876 *apud* FERNANDES, 1999, p. 226), a Associação, enquanto entidade de classe, abrange um amplo espectro social.

Nesse sentido, as condições objetivas da economia paraibana expressam que

O nível de desenvolvimento das forças produtivas tem como manifestação uma **íntima articulação entre a produção e a comercialização e expressa-se através de uma frágil diversificação das atividades econômicas**. Inclusive, a incipiente indústria faz com que **os produtores coloquem diretamente seus produtos no mercado**, a exemplo dos que fazem os grandes proprietários de terra ligados ao açúcar e, em menor escala, ao algodão (FERNANDES, 1999, p. 227, grifos nossos).

O corpo social que forma a entidade e que reivindica as obras de melhoramentos apresenta um crescimento constante no período que, sendo estudado por Fernandes (1999), se encontra circunscrito nesta Dissertação. Em 1905, por exemplo, a ACP tem 49 sócios, número que cresce para 55 em 1918, que, por sua vez, cresce novamente, e de maneira significativa, para 134, em 1926 (FERNANDES, 1999).

Esta última cifra de crescimento exponencial de sócios acontece dois anos após a paralisação das obras do porto da capital e pode estar relacionado com o fato desse período ser marcado por um crescimento da economia paraibana proveniente do forte dinamismo da produção algodoeira (GURJÃO, 1994), demonstrável

[...] no aumento da área cultivada e da produção, no melhoramento das técnicas e aparelhos de beneficiamento, no crescimento das operações comerciais de algodão, assim como, de profissionais ligados a setores indiretamente envolvidos no processo pelo avanço das atividades econômicas. Em tais condições, a disputa pelo controle da máquina estatal se intensifica e **as medidas efetivadas no governo de João Pessoa, destacando-se as que objetivam fortalecer a função comercial da Capital, significando o desmantelamento dos tradicionais circuitos de comercialização interioranos, acirram os desajustes no seio da oligarquia paraibana** (FERNANDES, 1999, p. 248-249, grifos nossos).

De 1874 até 1929, por exemplo, existe uma “franca ascendência dos comerciantes ligados ao setor importador/exportador e atacadista” (FERNANDES, 1999, p. 228), fator com potencial importância para o entendimento acerca dos interesses dominantes da referida entidade no que diz respeito, inclusive, às reivindicações pelo fortalecimento da função comercial da capital paraibana, no qual a construção do Porto se encontra circunscrita.

Além da composição interna, dos portes e dos ramos de firmas com participação de sócios diretores da ACP, as suas atitudes e vinculações com outros segmentos da sociedade – dos quais destacamos os trabalhadores urbanos, os comerciantes do interior da Paraíba, o aparelho governamental e o estado vizinho de Pernambuco – evidenciam os interesses da entidade, como enfatiza Fernandes (1999).

Em relação aos trabalhadores urbanos, por exemplo, a entidade atua como intermediadora, agindo de maneira conciliatória, fato que pode ser visualizado na cópia do Telegrama de autoria da Associação, cujo destinatário era o Ministro da Viação:

Recorre ao Min. Sobre “penosa situação [dos] operários [em] serviço [no] Porto, sem recebimento [de] salarios desde julho [de] 1923, tendo sido dispensados agora no desembolso respectiva importancia pt.= Havendo falta trabalho procuram aquelles operarios emigração com incomparável prejuiso [ao] estado pt Comercio não podendo mais soccorrer pede interferência esta A. Com...” (ACEP, 15 abr. 1925).

Repare-se que o argumento central para o pedido de interferência é, pois, o prejuízo ao estado – leia-se, o comércio – gerado pela saída dos trabalhadores vinculados às obras do porto e não a situação de precarização e atraso salarial vivida por eles⁶⁴. O telegrama a seguir, datado de 1924, aponta que a situação acima descrita se apresenta como continuidade de um processo mais amplo de constante insegurança trabalhista vivenciada nas referidas obras:

O sr. dr. Isidro Gomes, presidente da Associação Commercial, dirigiu ao ministro da Viação, deputados João Suassuna e Oscar Soares e senador Venancio Neiva, o seguinte telegramma:

‘Tenho [o] desprazer [de] avisar que vapores, apesar [da] melhor vontade [da] Companhia [de] Navegação Costeira, estão impedidos [de] subir [à] capital[,] consequencia [do] estado [do] canal[,] muito obstruido. Devido [ao] atraso [do] pagamento [dos] operário[s] [das] obras [do] porto, [os] serviços estão abandonados, sendo impossivel remediar [a] situação sem pagamento [dos] salários anteriores. Desnecessario indicar prejuízos [de] toda ordem resultantes [da] inavegabilidade [do] canal [e da] paralisação [dos] trabalhos, dificultando [a] continuação futura. [...]’ (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, QUARTA-FEIRA, 8 DE OUTUBRO DE 1924, n. p.)

Novamente, os argumentos utilizados para apontar a necessidade do pagamento dos operários são os prejuízos causados ao canal e ao comércio. Atitude semelhante aconteceu anteriormente, em relação à greve dos operários da companhia ferroviária Great Western, em 1920, fator que reiterava a situação precarizada desses trabalhadores. Ao analisar os telegramas encaminhados pela ACP⁶⁵, Fernandes (1999, p. 237) nos mostra que os pontos principais da argumentação da entidade são justamente “os prejuízos causados, sobretudo, ao comércio”.

⁶⁴ Os trabalhadores do porto não estiveram, no entanto, apenas à espera da mediação da referida entidade. Eles tomaram à frente de suas reivindicações salariais, como veremos no capítulo seguinte.

⁶⁵ O encaminhamento foi realizado a pedido dos grevistas e se direcionou ao Superintendente da empresa, ao Presidente da República, ao Ministro da Viação e aos representantes da Paraíba no Congresso Nacional.

Tais argumentações demonstram a centralidade dos interesses de classe dos comerciantes vinculados à ACP, mesmo em atitudes que, como as citadas acima, são aparentemente benevolentes e altruístas. Nesse sentido, a relação da ACP com os trabalhadores da capital se expressa em processos conciliatórios na medida em que estes últimos são vistos como peças importantes para um objetivo maior: o desenvolvimento do comércio e do estado.

Com os comerciantes do interior, a relação se caracteriza pela busca constante pelo controle das mediações na medida em que, como defende Irene Fernandes (1999, p. 237-238), “o fortalecimento da entidade, como do próprio grupo da Capital, se dá na medida em que consegue intermediar o comércio interiorano”, tendo em vista que até 1926, quando foi criada a Associação Comercial de Campina Grande (ACCG), a ACP era a única entidade organizada em todo o estado:

Em tais condições, a ocorrência de fricções é quase inevitável, uma vez que, conforme já assinalado, os circuitos de comercialização do interior paraibano são interligados com maior força a outras praças, sobretudo Recife, e não à cidade de Parahyba. As fricções aparecem com destaque na luta por serviços de infra-estrutura de transporte e por tributos estaduais que favoreçam os interesses específicos, consideradas as bases da circulação existentes no estado da Paraíba (FERNANDES, 1999, p. 238).

A busca pelo controle da mediação comercial e os atritos provenientes das relações estabelecidas no âmbito regional são marcas de todo o período estudado, manifestando-se principalmente nos já mencionados conflitos pela direção do poder hegemônico do Estado.

Não à toa, a relação da entidade com o Estado é marcada, até pelo menos a crise sucessória de 1930, pelo apartidarismo manifestado, entre outros, “através do apoio formal e definições sempre situacionistas” (FERNANDES, 1999, p. 240). Assim, ainda segundo Fernandes (1999, p. 242), no que se “refere ao nível político-partidário, quando se manifesta, faz-se buscando retirar o caráter partidário, admitindo tratar-se de questão de interesse nacional e no mínimo estadual”. Isto porque

[...] a sobrevivência da entidade e o atendimento dos interesses do grupo que a congrega situam-se em estreita dependência dos favores advindos de um sistema político que funciona na base de apoios recíprocos. **O apartidarismo assumido pela ACP alia-se ao interesse em manter boas relações com o governo e justifica-se pelo entendimento de ser esta atitude necessária para garantir o apoio governamental na criação de condições favoráveis ao exercício das atividades dos que a compõem.** As formas de luta da Associação são orientadas, basicamente no sentido de conseguir o apoio do Estado, seja através de sua ação legisladora e de promoção de serviços, seja

pela intermediação dos agentes políticos. Neste sentido, são freqüentes as solicitações aos deputados e senadores, presidentes de estado e outros, para encaminhar as reivindicações, nas diversas instâncias administrativas e de poder. **Desta forma, a “neutralidade”, que se pode perceber como tática, é sobretudo condição de sobrevivência** (FERNANDES, 1999, p. 248, grifos nossos).

É assim que, em várias situações diferentes os interesses públicos se misturam com os privados, formando o emaranhado de relações da já mencionada Indústria da Seca, por exemplo. É também nesse sentido que as disputas internas e externas despontam ou se intensificam, como é o caso da turbulenta relação de alguns setores da classe dominante da Paraíba, sobretudo em sua capital, com o estado de Pernambuco. A Associação Comercial da Paraíba, sediada na capital e composta por membros cujos interesses também estavam circunscritos na mesma, não ficaria de fora dessas disputas. É assim que a entidade,

[...] que defendia os interesses da Capital, [desde pelo menos aquele ano de 1914] reagiu, continuamente, contra a dependência econômica da Paraíba para com Pernambuco, que limitava sua economia externa, afetava a interna e restringia a arrecadação (GALIZA, 1993, p. 109 *apud* ARAÚJO, 2015, p. 27)

No trecho abaixo, escrito ainda em 1917 pelo então governador de Pernambuco, Manoel Antonio Pereira Borba, é possível encontrar indícios dessas dissidências, complexidades e interesses (que ora se confluem, ora se afastam) em torno das relações econômicas que marcam a história desses dois estados vizinhos, bem como de suas associações comerciais:

Não foram felizes as tentativas feitas perante o governo e homens publicos [d]o Estado, nosso visinho do Norte, com o qual mantemos activo commercio, para que ali se desse franca entrada aos gêneros de procedência pernambucana. **Sabeis que do nosso orçamento vigente foram eliminados os impostos que poderiam attingir ás mercadorias dali provenientes e com pezar vos informo que a essa nossa conducta não correspondeu a desejada e promettida reciprocidade. A lei do orçamento vigente da Parahyba criou e aggravou taxas de entrada de generos dos outros Estados, de modo a prejudicar ou tornar impossivel um commercio que com ella faziamos de ha muitos anos e que todas as circunstancias tornam naturalissimo.** Disposições daquella lei impedem que entrem naquelle Estado os generos do nosso commercio, e outras difficultam que de lá venham ao nosso mercado generos de sua produção e que por força de causas naturaes e poderosas demandavam á nossa praça commercial (MENSAGENS DO GOVERNADOR DE PERNAMBUCO PARA ASSEMBLÉIA (PE) - 1890 A 1930, 1917, p. 45, grifos nossos).

Sobre essa situação, o governador do estado da Paraíba também escreve à Assembleia Legislativa – um ano antes, em 1916 – para tratar da possível supressão do imposto sobre os gêneros advindos e direcionados a outros estados:

Ainda sobre o imposto a que me refiro, devo participar-vos a iniciativa que hão tomado o govêrno de Pernambuco e a Associação Commercial da vizinha praça do sul, no sentido de obter a suppressão completa dos impostos sobre mercadorias incorporadas.

Um e outra enviaram emissarios a esta capital, afim de lançar as bases de um accordo financeiro que permittisse desde logo a este Estado abrir mão de tal imposto, a exemplo do que pretende fazer o seu benemerito e glorioso vizinho.

[...]

No que toca ao nosso Estado, porem, o problema exige meditação muito seria e exame muito cuidadoso.

Em primeiro lugar não devemos esquecer que não é possivel á Parahyba dispensar este imposto sem encontra-lhe um succedaneo . Em segundo lugar é preciso ter em vista que uma tal resolução póde trazer um golpe profundo ao commercio de nossa praça (1916, p. 26-27)

Considerando os pontos negativos ao comércio da Paraíba e notadamente de sua capital, bem como as reclamações realizadas posteriormente pelo presidente do estado de Pernambuco, a supressão de tais impostos parece não ter se efetivado, ao menos não nesse momento.

O fato é que as discussões em torno dessas e de outras tributações marcam o período estudado e culminam, no final da década de 1920, na denominada “Guerra Tributária”, em um contexto em que “a crise do sistema oligárquico atingia também nosso Estado, [com] o acirramento das disputas inter-oligárquicas frente ao retraimento dos mercados externos que representavam o centro de interesse das oligarquias locais” (GURJÃO, 1994, p. 69).

Como apontado por Gurjão (1994), essas disputas intensificam-se durante a administração de João Pessoa, quando houve a tentativa por parte do governo estadual de, por um lado, estabelecer o centro comercial do estado na capital e, por outro, depurar e tutelar o coronelismo, sem que existam “condições históricas para a instauração de outra estrutura de poder, isenta das influências do mandonismo local” (GURJÃO, 1994, p. 72).

Enquanto Presidente do Estado, João Pessoa coloca em prática uma reforma tributária que cria obstáculos ao livre comércio e realiza a centralização tributária por meio da Secretaria da Fazenda, retirando em grande medida a máquina fiscal da influência dos coronéis, regulando

as importações e exportações, bem como instituindo alíquotas⁶⁶ diferenciais para transações realizadas na capital e no interior (GURJÃO, 1994).

Por um lado, essas medidas recebem o apoio dos industriais e comerciantes da capital paraibana, notadamente da Associação Comercial que, pelo menos desde 1926, vinha “sugerindo ao governo do Estado uma política tributária que neutralizasse as facilidades do comércio com Recife, revertendo a situação em proveito da Paraíba” (GURJÃO, 1994, p. 73), atribuindo a facilitação da concorrência dos mercados dos estados vizinhos de Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte aos “menores impostos de exportação cobrados no sertão em relação aos da capital” (GURJÃO, 1994, p. 73).

Por outro, elas desagradam as oligarquias açucareira e algodoeira do interior da Paraíba, a burguesia comercial-exportadora de Pernambuco e notadamente o grupo Pessoa de Queiroz que “exportava açúcar do vale do Paraíba para os portos do norte” (GURJÃO, 1994, p. 72), desencadeando “o conflito intra-oligárquico que evoluiu provocando a fragmentação da parentela Pessoa” (GURJÃO, 1994, p. 75).

Os diversos desacordos em relação a essa política geraram uma verdadeira batalha pública entre João Pessoa e os irmãos Pessoa de Queiroz (Francisco, João, Eptácio e José), primos do presidente da Paraíba, que

[...] Eram sócios em empreendimento comercial de grande destaque em Recife, constituído de uma cadeia de lojas e armazéns com penetração nos Estados vizinhos, sobretudo no sertão paraibano. Contavam com influência política fortalecida pelo prestígio do tio Eptácio. [...] Eram proprietários do *Jornal do Commercio* cuja presença se fazia sentir em todo o Nordeste. A reforma tributária atingiu de cheio seus interesses comerciais na Paraíba, onde realizavam vultuosos negócios, em especial, com Princesa, articulados ao “coronel” José Pereira. A **“guerra tributária” consubstanciou-se na acirrada polêmica entre o *Jornal do Commercio* e A União órgão oficial da Paraíba**. As graves acusações de parte a parte culminaram com as trocas de ataques pessoais cuja repercussão se alastrou pelo Brasil afora (GURJÃO, 1994, p. 99, grifos nossos).

A Guerra Tributária evidencia, entre outros elementos, que a “atuação de João Pessoa frente ao governo da Paraíba, tida como inovadora, parecia contrariar as bases do esquema coronelístico-oligárquico” (GURJÃO, 1994, p. 70), mas “ele próprio se enreda nas malhas dos compromissos oligárquicos” (GURJÃO, 1994, p. 72) e a sua política, “ao tentar redirecionar o comércio paraibano, esvaziando sua subordinação a Pernambuco, atingiu, também, os

⁶⁶ Percentual ou valor que serve de base para o cálculo de um imposto.

interesses da própria oligarquia epítacista e rompeu a unidade do bloco dirigente, desencadeando as lutas de 1930 na Paraíba” (GURJÃO, 1994, p. 87).

Mesmo tendo se intensificado cerca de 4 anos após a paralisação das obras portuárias no Varadouro, esse processo de disputa acerca das tributações comerciais se apresenta como fundamental para a compreensão do panorama geral em que essas obras e a sua suspensão se encontram. Isto porque, como é possível visualizar a partir da análise da política adotada por João Pessoa e das reivindicações contra ela, o que estava como plano de fundo de toda essa conjuntura não eram o progresso e as melhorias urbanas e econômicas para a cidade e o Estado, como a narrativa hegemônica da época e muitos estudos acadêmicos ainda hoje afirmam.

O fato é que, seja em João Pessoa ou em Cabedelo, são os interesses econômicos das classes dominantes que estão em jogo quando se fala da construção do Porto e de tantas outras obras espalhadas pelo Brasil e pelo mundo que, ontem e hoje, se assentam na exploração e na exclusão de determinadas classes sociais em virtude do contínuo enriquecimento de outras. É nesse cenário – atravessado de reformas e abandonos, de subordinação e resistência – que nos aprofundaremos a seguir.

2.2 O Porto do Capim entre reformas e abandonos

Mesmo sem se destacar no cenário de trocas comerciais à nível nacional e mundial, ao longo de sua história, o porto de João Pessoa, cuja área vai sendo popularmente conhecida como Porto do Capim, ocupa lugar importante na dinâmica cotidiana da cidade. Isto porque, de maneira geral, as regiões portuárias podem ser compreendidas como espaços de trabalhadores, aglutinando uma vasta camada de pessoas que, em suas funções laborativas (mas não apenas nelas), dão vida a essas espacialidades, atribuindo-as de significados por meio de suas experiências compartilhadas.

Não por acaso, o conflito entre os estivadores Zé Galego e Antônio Paschoal – que marca o início do clássico da historiografia brasileira *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*, de Sidney Chalhoub (2012) – acontece justamente no cais e no botequim, espaços que se materializam como pontos de encontro dos trabalhadores vinculados direta ou indiretamente ao trabalho na região portuária, nesse caso, do Rio de Janeiro, capital da República.

É também num velho trapiche⁶⁷ abandonado no estado da Bahia que os *Capitães de Areia*⁶⁸, “vestidos de farrapos, sujos, semi-esfomeados” (AMADO, 2009, n.p), se encontram, repousam e dormem, na companhia dos ratos, enfrentando o frio e se defrontando com o areal que agora se estende pelo cais, num imbricado de vida e de abandono.

Seja em seu momento de efervescência, seja em seu momento de declínio econômico, o espaço do porto é um dos responsáveis pelo encontro das pessoas pobres, da classe trabalhadora. Assim, além de suas atividades propriamente comerciais, o porto também é o lugar dos jogos, do lazer, das experiências compartilhadas, da cerveja no intervalo e no fim do expediente, da pausa no boteco, das músicas, das feiras etc.

Nesse sentido, o nosso desafio consiste em caminhar em direção à paisagem do Porto do Capim, buscando, na escassa literatura sobre a temática, descrições e apresentações, como as que o historiador Sidney Chalhoub e o escritor Jorge Amado fizeram em relação às regiões portuárias de outras cidades, evidenciando o conjunto de atribuições formais e não-formais que ao longo do tempo vão construindo os significados e as singularidades desta espacialidade.

Inserindo-se, portanto, na história da cidade, esta pesquisa vem buscando romper com uma invisibilização histórica e historiográfica que, como aponta Regina Célia Gonçalves (2016), incide diretamente sobre os trabalhadores de João Pessoa. Isto porque,

[...] mesmo na literatura acadêmica, essas pessoas continuam, de uma forma geral, relegadas aos arrabaldes ‘obscuros e sem importância’, aonde devem ser confinados os ‘arruaceiros e vagabundos’. Dessa forma é construída uma história da urbanização e da cidade em que as igrejas, os fortes, os sobrados, a casa do governador, a câmara, o prédio da alfândega ocupam lugar central, enquanto os lugares que os trabalhadores habitam não são enxergados (GONÇALVES, 2016, n. p.)

Como o Porto do Capim se insere nessa parcela não vista da cidade? Como o fluxo constante de seus trabalhadores nos permite compreender o cotidiano do espaço urbano nas primeiras décadas do século XX? Quais são as práticas e os costumes desses trabalhadores, cuja vida é perpassada pelo trabalho existente no limiar entre as obras do porto e as atividades vinculadas ao rio Sanhauá? Quais as questões que emergem da presença desses trabalhadores e que se apresentam, em grande medida, como contrapontos ao ideário modernizante de então?

⁶⁷ Sinônimo popular para cais.

⁶⁸ Menores abandonados do romance de mesmo nome escrito por Jorge Amado em 1937.

Para responder tais perguntas e, portanto, compreender quais as *situações de classe* que ao longo do tempo vão formando as *identidades de classe* desses trabalhadores, é preciso entender dois pontos fundamentais: 1. Como o porto da cidade da Parahyba está inserido no sistema portuário brasileiro e quais as principais estruturas e características que marcam a história de tal sistema; 2. Quais os papéis atribuídos a esse porto ao longo da história da cidade, bem como quais são as particularidades características dessa dinâmica local.

No que diz respeito ao primeiro ponto, o autor Alcides Goularti Filho (2007) nos ajuda a entender que o processo de melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros pode ser caracterizado por uma longa e constante espera, principalmente porque as vias de comunicação deste território foram sendo sempre suplantadas por novas vias que, por sua vez, não acompanhavam o melhoramento das vias anteriores.

Assim, o contexto da Primeira República “[...] herdou um sistema portuário fragmentado e em precárias condições com portos e trapiches espalhados ao longo da costa sem condições de suportar o aumento do fluxo de carga” (GOULARTI FILHO, 2007, p. 458). Não à toa, ainda segundo Goularti Filho (2007, p. 462-463), com a aprovação do Regulamento de Portos Organizados, em 1922, “ficou estabelecida uma hierarquia portuária no Brasil, em que cada porto principal estava margeado por diversos pequenos portos tributários”.⁶⁹

No caso da dinâmica regional, as atividades estavam centralizadas no Porto Organizado de Recife. Assim, apesar da relação com o Porto localizado na capital, ele recebia muito mais cargas diretamente de Campina Grande, em razão do contato proporcionado justamente pela via ferroviária que ligava as duas cidades e pela tradição secular que ligava Campina Grande a Recife, como polo econômico e político, e não a João Pessoa.

Em relação ao segundo ponto, nota-se que o porto ocupa um lugar importante no escopo das discussões das classes dominantes acerca dos espaços basilares para a modernização da capital paraibana. Como descrito na matéria abaixo do jornal *A União*, órgão do governo do estado, as obras e as tentativas de estruturação do Porto na capital paraibana se configuram como integrantes de um processo mais amplo que perpassa grande parte da história do estado, sendo motivadas por interesses dos políticos, comerciantes e grupos dominantes locais:

Essas obras, que representam uma das mais velhas e licitas aspirações da Parahyba do Norte, affiguram-se-nos o portico do nosso futuro economico,

⁶⁹ Segundo Goularti Filho (2007, p. 463), “foram considerados portos organizados: Manaus, Belém, Recife, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande (Brasil, 1928)”.

até agora entravado e diminuído pelas nossas pessimas condições de commercio marítimo (A UNIÃO, As obras do Porto. 12 de mar. de 1921).

Apesar desta área ser central nas discussões em torno da modernização da cidade – discussões estas mobilizadas sobremaneira por interesses econômicos de grupos específicos –, bem como ser basilar para a estruturação e a dinâmica do tecido urbano de João Pessoa em vários momentos de sua história⁷⁰, são quase inexistentes as investigações historiográficas que têm o Porto do Capim do início do século XX como objeto de estudo ou que, pelo menos, se debrucem de forma mais detida sobre ele⁷¹.

O único aporte bibliográfico que trata diretamente desta espacialidade no período aqui investigado é o livro *Porto Político*, escrito em 1983 pelo político e polímata José Joffily, no qual o autor aborda mais especificamente as obras do Porto Internacional no Varadouro. Mesmo não sendo escrito dentro da seara investigativa e metodológica da historiografia, o livro é central para a presente investigação, porque traz detalhamentos sobre a execução das obras, sobre suas motivações políticas e econômicas, bem como sobre as consequências de tal empreitada para a espacialidade e para a bacia do rio Sanhauá.

De todo modo, antes do aprofundamento na tentativa de estruturação do porto no Varadouro, iremos desenvolver uma análise do elemento que se apresenta como uma constante na história dessa espacialidade, seja em momentos de reformas, seja em momentos de abandono: a presença intensiva dos trabalhadores e de sua cultura de classe.

2.2.1 O Porto do Capim como espaço de trabalhadores

O porto da cidade, localizado na margem direita do Rio Sanhauá, afluente da margem direita do Paraíba, existiu desde o início da ocupação colonial. É a partir dele que, por exemplo, o primeiro núcleo urbano e comercial irá se constituir e é em seu território que se encontra uma das principais vias de acesso à cidade em formação. Do mesmo modo, ao longo dos séculos, é em torno dele e de suas atividades que o comércio da cidade irá se estruturar.

Além de se configurar enquanto uma espécie de “termômetro econômico e social” da cidade, nas palavras de Waldeci Chagas (2004), a região do Porto (onde estavam a Estação Ferroviária, os Armazéns de mercadorias e outros locais mais informais de comércio) é, como

⁷⁰ Nesta área existiram, em distintos momentos de sua história, locais como os armazéns de El Rey, a Alfândega, o Tesouro Provincial, a Capitania dos Portos e a Escola de Aprendizes Marinheiros da Paraíba.

⁷¹ A partir do ano de 2014, também em razão da articulação da Comunidade do Porto do Capim em defesa de seu território, alguns trabalhos acadêmicos sobre a referida temática vêm sendo desenvolvidos com o enfoque em outros períodos históricos.

dito anteriormente, uma das principais responsáveis pela intensa arregimentação e presença de trabalhadores, sem os quais as atividades da cidade da Parahyba não poderiam suceder-se. Isto porque, de maneira geral, “as zonas portuárias, para além de suas atividades propriamente comerciais, eram lugares de moradia e vivência das pessoas mais modestas do lugar: trabalhadores braçais, trabalhadoras domésticas, libertos, enfim, a população menos aquinhoadas” (PESSOA, 2020, n.p.).

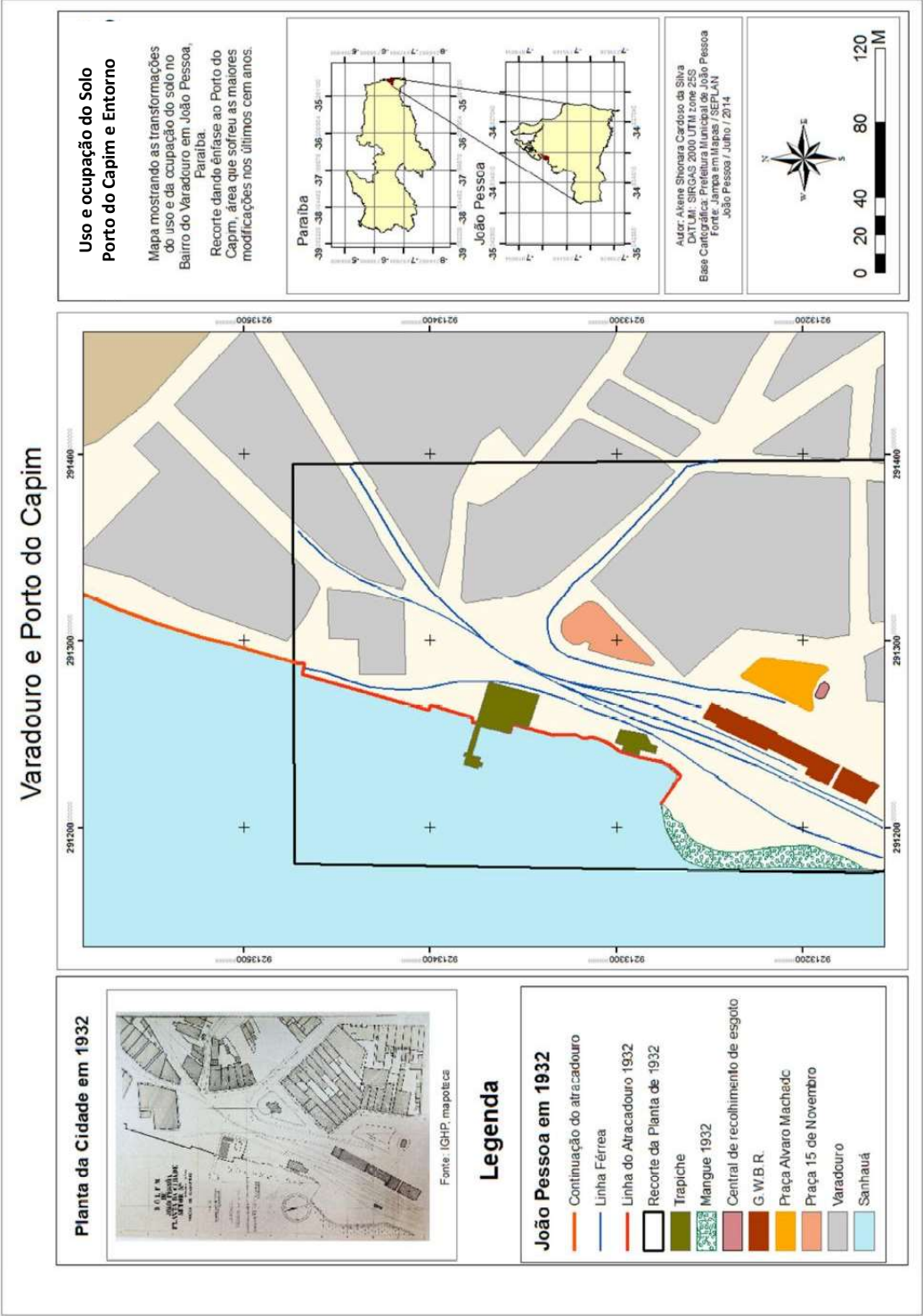
Ao longo da história desta espacialidade, a presença dos trabalhadores é tão marcante que, por exemplo, apesar das nomenclaturas oficiais, é como Porto do Capim que a área vai ser conhecida até os dias atuais. Essa denominação popular advém do fato de que era nesta região que os soldados do exército iam buscar o capim para alimentar os animais do quartel.

Também para ela os animais que puxavam o ferro-carril eram levados para alimentar-se de capim, no contexto do final do século XIX e início do século XX, quando o manguezal da área já havia sido bastante destruído e quando o bonde de tração animal era o principal meio de transporte da cidade. Não à toa, mesmo após a instauração de outros meios de transporte, como é o caso do bonde elétrico, o nome Porto do Capim permaneceu, chegando até mesmo a se constituir enquanto denominação para a comunidade que, desde a década de 1940, localiza-se nesta espacialidade. Assim,

O próprio nome, Porto do Capim, indica a existência de uma atividade que, durante toda a história da cidade, foi importante e persistente e que não estava diretamente relacionada com a navegação comercial. **O nome Porto do Capim indica a persistência de um saber popular sobre o local.** Por mais que oficialmente a área fosse conhecida como o Porto da Parahyba (ou, como nos anos 1920, Porto Internacional do Varadouro), na vida cotidiana dos moradores e frequentadores da cidade a área nunca deixou de ser o Porto do Capim; porque pelo menos até as primeiras décadas do século XX, havia necessidade de forragem para animais de tração indispensáveis para a força militar e também para o transporte público e privado de pessoas e mercadorias, a exemplo dos bondes da Ferrocarril da Paraíba e das cocheiras particulares e de aluguel que garantiam o ir e vir [...] (GONÇALVES et al, 2015, p. 6, grifos nossos).

Nesse sentido, ao utilizar a nomenclatura “Porto do Capim”, estamos fazendo menção a todo o universo circunscrito nessa região. Como apontado pela citação acima e como apresentado no mapa a seguir, essa região inclui tanto os lugares que estão diretamente relacionados às atividades portuárias (tais como a Alfândega, o Cais do Porto e os trapiches), quanto as localidades que, estando em seu entorno, também se relacionam com elas (como é o caso da Praça 15 de Novembro, da Praça Álvaro Machado, da Estação da Great Western Railway e dos Armazéns).

Figura 5 – Mapa do Porto do Capim



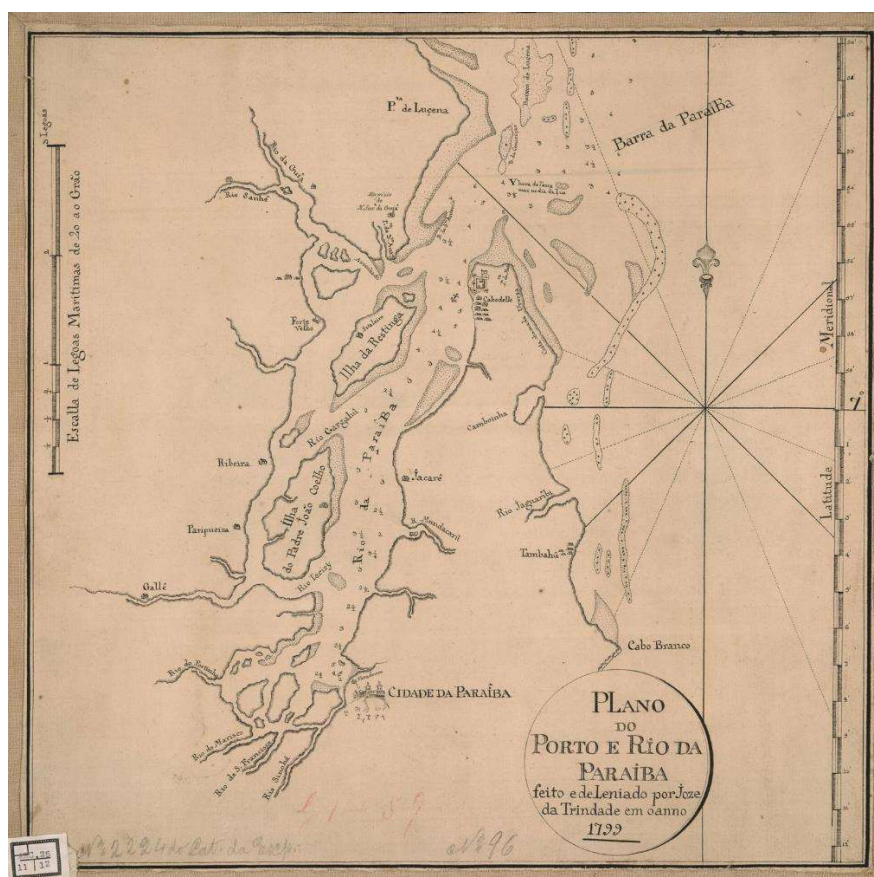
Fonte: Mapa elaborado por Akene Silva (2014), baseado na Planta de 1932 (localizada na Mapoteca do Instituto Histórico e Geográfico Paraíba).

Além dos espaços elencados, outro fator determinante para a intensa presença da classe trabalhadora nesta espacialidade e, portanto, para as relações socioterritoriais preponderantes na história da mesma, é que o Porto do Capim também é marcado pela existência do porto estuarino. Assim,

O Porto do Capim que ainda hoje existe representa, portanto, a continuidade de uma cultura ribeirinha (tradição) que articulava e continua a articular as margens do Rio Paraíba (Lucena, Guia, Forte Velho, Ribeira de Baixo e de Cima, Jacaré, Volta, Jaburú, Carapeba, Gargaú, Livramento, Mandacarú e inúmeras ilhas, entre elas Restinga, Mesquita, Stuart, Portinho e Ilha das Cabras), inclusive a jusante, num constante ir e vir não apenas de mercadorias, mas de pessoas e de seus saberes” (GONÇALVES, Regina. et al, 2015, p. 7).

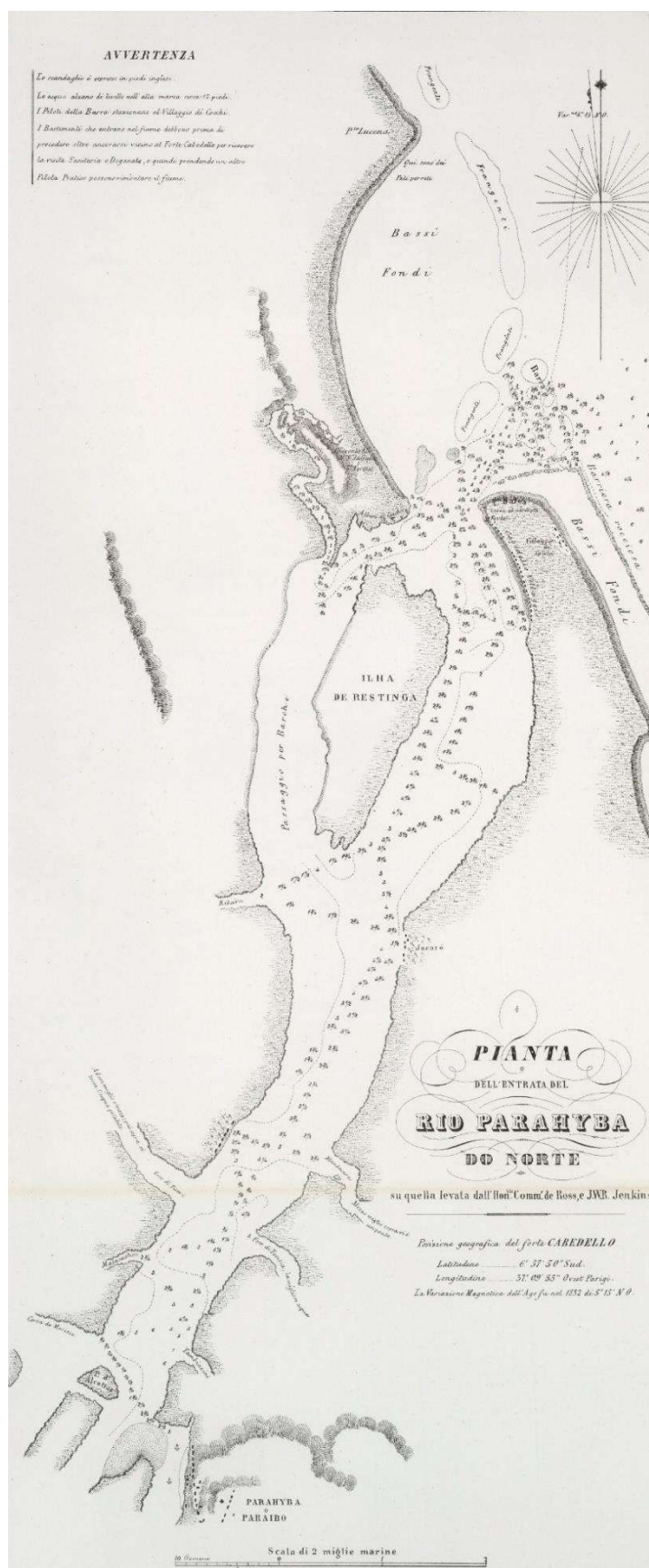
Assim, o porto estuarino foi e continua sendo imprescindível para a cultura estuarina marcada pela troca de saberes, de pessoas e de bens ao longo dos trapiches espalhados na bacia do Rio Paraíba, em seu Baixo Curso. Rio este que historicamente apresenta a forte presença de locais articulados entre si através de suas margens, como pode ser visto abaixo.

Figura 6 – Plano do Porto e Rio da Paraíba (1799)



Fonte: Mapa feito por José da Santíssima Trindade, Frei. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/15652>. Acesso em: 07 abr. 2022.

Figura 7 – Planta do Rio Parahyba do Norte (1832)



Fonte: Pianta dell' Entrada del Rio Parahyba do Norte: su quella levata dall' Honble. J.W.R. Jenkins. (to accompany). Autor: Eugenio Rodriguez. Napoli 1857.

Assim, tais localidades articulam-se nas margens do Rio Sanhauá e encontram no Porto do Capim um de seus pontos principais tendo em vista que esta área

[...] teve, desde o início da edificação do núcleo urbano, uma “vocação” relacionada às atividades comerciais e de serviços, principalmente **em função da presença dos “vários portos”** que ali existiam e coexistiam desde o século XVI, e posteriormente, já no final do século XIX, com o estabelecimento da rede ferroviária. A área também se caracterizou, ao longo de todo esse tempo, como local de trânsito e de moradia de uma grande quantidade de trabalhadores de todos os tipos, incluindo comerciários, prostitutas, lavradores, pescadores, canoeiros, dentre outros.

No que se refere ao porto da cidade especificamente, algo que é muito importante recuperar é **o fato de que nunca houve apenas um cais, mas pelo menos três: o de longo curso, o de cabotagem e o estuarino, sendo que esse último se caracterizava, como ainda hoje, pela existência de vários trapiches e, portanto, de muitos trabalhadores envolvidos nesta atividade** (GONÇALVES et al, 2015, p. 4, grifos dos autores).

É por meio desse porto estuarino que, em distintos momentos da história, alguns dos alimentos para a população chegavam à cidade com os agricultores e pescadores do estuário que traziam seus pescados e os produtos de seus roçados para comercializar. Além dessa dinâmica que, ao que tudo indica, se concretizava por meio de feiras⁷², nesta região existiram mercados⁷³ que também se apresentavam enquanto espaços populares.

Não à toa, em 1928, ao tratar da estruturação de um novo Mercado no Porto, o Governador da Paraíba, João Suassuna, mencionou a existência de um antigo mercado próximo ao “lamaçal do rio”. Recorrendo ao relatório do então Prefeito da capital paraibana, João Maurício⁷⁴, o Governador afirmou que “existia [...] funcionando em antiquíssimo predio, já meio arruinado e sem adaptação própria, um mercado que se destinava ao abastecimento de todo o bairro”.

Encravado, como era, entre o **lamaçal do rio e as linhas da «Great Western»**, não podia dito estabelecimento corresponder bem à sua finalidade, porquanto, se por um lado se tornava prejudicial à saúde dos respectivos

⁷² Segundo o Código de Posturas de 1928, as feiras do município deveriam funcionar das 6 às 17 horas, nos dias e nos lugares designados pela Prefeitura. Elas eram destinadas “à venda a retalho de fructas, legumes, cereaes, animaes domesticos, produtos da lavoura e das industrias rurais e quaesquer generos de comercio, considerados de primeira necessidade, a juizo do Prefeito” (1928, p. 32).

⁷³ Os mercados eram destinados ao comércio, também a retalho, de carne verde, peixes, aves de alimentação, cereais, legumes, frutas, estivas, confeitarias, fazendas, miudezas e etc. Segundo o Código de Posturas de 1928, eles deveriam funcionar diariamente, das 5 às 18 horas nos dias úteis, “sendo annunciados a abertura e o encerramento a toque de sineta”. Nos domingos e feriados, deveriam funcionar até às 12 horas para a venda de carne verde, aves, peixes, frutas e verduras (1928, p. 33).

⁷⁴ Filiado ao Partido Liberal, o seu mandato teve início em fevereiro de 1926 e final em outubro de 1928.

serventuarios e locatarios, pelo outro expunha a propria vida de quantos o frequentavam.

Mesmo assim, porém, tinha grande utilidade, sobretudo como **ponto de centralização das vendas dos pescados que vêm ter á capital pelo porto ou estrada de ferro** e d'ahi a lacuna que abriu com a sua desapropriação, forçando a Prefeitura a empreender a construção de um outro, cujos trabalhos já se acham em via de acabamento, devendo ter logar a 12 de outubro proximo a sua inauguração.

Projectado em estylo moderno, o novo mercado, que apresenta a conformação de um aeroplano, compreende, além das secções de administração e serviço sanitário, um grande salão provido de balcões adequados ao talho de peixe, um açouque, um compartimento para fructas e verduras e dois outros para cereaes.⁷⁵

Retirada da Mensagem Presidencial apresentada à Assembleia Legislativa do Estado pelo Presidente do Estado João Suassuna em 1928, a citação acima evidencia que, durante o início do século XX continuou existindo, em um dos núcleos centrais da capital paraibana, um mercado que em nada correspondia ao ideário modernizante de então. Apesar de não seguir os princípios de higiene, o mercado continuava sendo necessário na medida que, exercendo uma importante função centralizadora, era voltado para as necessidades alimentícias básicas da população local. Não à toa, a sua desativação reverberou na dinâmica local ao ponto de ser necessário construir um novo mercado na área.

Nesse sentido, mesmo que o novo mercado correspondesse aos princípios modernos de salubridade, ele também irá se caracterizar enquanto um espaço de fluxo e de presença de trabalhadores. A seguir, na falta de uma fotografia que comprove a construção do Mercado do Porto mencionado por João Suassuna, apresentamos o Mercado Beaupaire Rohan que, tendo sido inaugurado em 1913, expressa fragmentos do universo existente em torno dos mercados e feiras deste período naquelas imediações.

Na fotografia, além da estrutura do mercado em si, é possível visualizar uma carroça carregando toneis na rua, dois caixotes espalhados na calçada, um burro com carga no lombo à direita, uma tenda onde provavelmente se vendia algum tipo de alimentação rápida, e principalmente pessoas, muitas pessoas. Com exceção de alguns homens mais bem vestidos, como é o caso do que está de costas em primeiro plano que aparenta pertencer a um nível hierárquico mais elevado dentro do mundo do trabalho (por meio de uma função mais

⁷⁵ Mensagem Presidencial apresentada à Assembleia Legislativa do Estado pelo Presidente do Estado João Suassuna em 1928. Parahyba do Norte, Imprensa Oficial, 1928, p. 105-107. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873535&Pesq=%22c%C3%B3digo%20de%20postura%22&pagfis=2070>. Acesso em: 16 out. 2021.

especializada ou de escritório), a maior parte das pessoas parece pertencer à classe trabalhadora mais precarizada também em razão de suas vestimentas e atividades realizadas no momento do registro fotográfico.

Imagem 7 – Mercado Beupaire Rohan (Inaugurado em 1913)



Fonte: Fotografia postada por Petrônio Souto em seu perfil pessoal do Facebook no dia 13 de agosto de 2017.
Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1933911676880621&set=pcb.1933912000213922>.
Acesso em: 06 nov. 2021.

Além das características supracitadas, outro elemento que chama atenção na fotografia acima é que nela, além de homens, é possível visualizar a presença de mulheres e crianças, notadamente na porta principal do mercado. Nesse sentido, diferentemente dos espaços públicos de poder que geralmente eram retratados nas fotografias da época, os mercados e feiras são também espacialidades de trabalho para as mulheres pobres que sempre precisaram labutar fora do espaço privado de suas casas.

Próximo à região do que, em 1913, viria a ser o Mercado Beupaire Rohan e da Rua da República (Antiga Rua da Ponte que desembocava na região portuária), localizava-se também a rua 28 de Setembro. Nela, assim como no mercado, era possível notar a presença de pessoas pobres e de trabalhadores, já que uma notícia de outubro de 1908 no Jornal *O Norte* sobre um

incêndio que atingiu pelo menos cinco casas de palhas pertencentes a famílias paupérrimas, conforme descrito por Custodio Paes em carta enviada para o referido periódico.⁷⁶

Ainda tratando sobre a presença da classe trabalhadora nos espaços da cidade, voltamos ao antigo mercado do Porto do Capim quando, no mesmo mês e ano do incêndio descrito acima, “Emygdia de Tal”, conhecida como Feiticeira, tentou ferir “Maria de Tal” com um punhal, como relatado pelo Jornal *O Norte* no dia 15 de outubro de 1908. Sob o título “Mulheres que brigam no mercado do porto”, na descrição do acontecimento, o jornal menciona que “compareceu a tempo o administrador do mercado que mandou agarrar as briganças e leval-as á presença do subdelegado major José Holmes. Essa autoridade julgou prudente pol-as a sombra, por algumas horas, na casa amarela”⁷⁷.

Apesar do jornal não revelar as suspeitas das motivações para tal fato, os nomes das mulheres deixam indícios dos grupos sociais que frequentavam o mercado e a espacialidade do porto de maneira geral. Certamente não eram pessoas aquinhoadas que estariam em um mercado próximo ao “lamaçal do rio”, assim como “Emygdia de Tal” e “Maria de Tal” não parecem ser. Isto porque o jornal não iria se referir a mulheres respeitadas socialmente com o adjetivo “de Tal”. Do mesmo modo, ao contrário de Emygdia, nenhuma delas seria conhecida como Feiticeira – apelido que, inclusive, parece remeter a possíveis vinculações com religiões de matrizes indígenas e/ou afro-brasileiras (como a Jurema Sagrada, o Candomblé e a Umbanda) muito presentes nas experiências compartilhadas pelas pessoas livres e pobres.

É também na região do Porto do Capim e no mesmo ano de 1908 que nos deparamos com a triste notícia sobre um cadáver encontrado que, tendo se afogado próximo à ponte do Sanhauá, foi retirado da água por “diversos populares”. “O morto era conhecido pela alcunha de Orelhudo. Era de menor idade e de côr parda”⁷⁸. Além da cor de pele e do apelido, nenhum pouco correspondentes a setores da classe dominante, é importante perceber que a matéria não

⁷⁶ Divulgação da carta de Custodio Paes (Parahyba, 1 - 10 - 1908) – “Deparando hoje no* vosso conceituado jornal, “O Norte,” com a a triste noticia do incendio na rua 28 de Setembro, cujas labaredas lamberam cinco casebres de palha pertencentes a familias pauperrimas, não posso guardar silencio diante de tão triste noticia pois só a imprensa sabe e faz commover os corações sensiveis” (Jornal *O Norte*, 6 de outubro de 1908, Nº. 123, n.p). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&Pesq=mercado do porto&pagfis=1031>. Acesso em: 06 nov. 2021.

⁷⁷ Jornal *O Norte*, Mulheres que brigam no mercado do porto. 15 de outubro de 1908. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=120774&pesq=mercado%20do%20porto&pagfis=1059>. Acesso em: 06 nov. 2021.

⁷⁸ Jornal *O Norte*, 5 de dezembro de 1908, Nº. 174, n.p. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&Pesq=mercado do porto&pagfis=1234>. Acesso em 21. nov. 2021.

menciona nenhum tipo de ajuda do poder público, tendo ficado a cargo dos populares – que muito provavelmente moravam ou trabalhavam nesta região – a tarefa de retirar o corpo do falecido de dentro do rio.

Outro indício que confirma a forte presença da classe trabalhadora na região do Porto do Capim é a notícia do Jornal *O Norte*, datada de 17 de agosto de 1909 e intitulada de “Agressão e facada no Porto do Capim”:

Manoel *Rôco*, **ganhador de fretes**, estava fortemente encarraspanado, ante-hontem, ás 11 horas do dia, no Porto do Capim.
Encontrando se alli com Leopoldino José de Maria, **trabalhador naquelle local**, deu-lhe traiçoeiramente uma facada na omoplata direita, evadindo-se em seguida.
A victima lavada em sangue, foi conduzida pela policia para o hospital de Santa Casa, onde se acha em tratamento.
O ferimento foi considerado leve.
Leopoldino tem 22 annos de idade.
— Quanto ao seu offensor é ignorado o paradeiro.
Foi tambem preso José Francisco que auxiliando o aggressor descarregou uma cacetada no ferido.⁷⁹

Além de ambos estarem vinculados direta ou indiretamente às atividades de trabalho circunscritas no âmbito da região portuária, é interessante perceber que foi num domingo que tal fato ocorreu. Na ocasião⁸⁰, o agressor estava bêbado. Essas características indicam que, além de ambiente de trabalho, o Porto do Capim também aglutinava trabalhadores em seu tempo livre e em momentos de lazer.

A embriaguez e as agressões não eram, no entanto, exclusivas do ganhador de fretes, Manoel Rôco. Nesse mesmo ano, conforme consta no Jornal *O Norte*, o soldado de polícia conhecido como José Cachorro também foi encontrado bêbado na estação central da Great Western, onde estava à serviço. Durante tal acontecimento, o policial

Aggredio a Manael *Bonitinho*, creado da Fabrica Popular, simplesmente porque era desaffectedo do aggredido.

⁷⁹ Jornal *O Norte*, 17 de agosto de 1909, nº.367, n.p. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&Pesq=mercado_do_porto&pagfis=655. Acesso em 21 jul. 2022.

⁸⁰ Duas outras matérias foram encontradas sobre tal ocasião, são elas: “Na delegacia de policia do 1. districto deste capital, foram iniciadas as diligencias procedidas sobre os ferimentos, que soffreu Leopoldino José Maria, no domingo ultimo, pelo individuo de nome Manoel Mathias, vulgo *Roco*, facto este ocorrido no porto do Capim” (Jornal *O Norte*, 20 de agosto de 1909, nº.370, n.p). “Por intermedio do dr. Promotor Publico, foram remetidas ao dr. Juiz de Direito de 1.^a vara, as diligencias procedidas sobre o crime de ferimentos que praticou Manoel Mathias, no Porto do Capim” (Jornal *O Norte*, 24 de agosto de 1909, nº.373, n.p).

Intervieram diversas pessoas que contiveram o desabusado policial.

José *Cachorro*, que estava mesmo com vontade de morder, tentou prender um gazeteiro desta folha, no que foi **impedido pelos passageiros** gritando o soldado como um possessor.

Deve ser perigoso o José *Cachorro* que além de procurar morder estava encarraspanado.⁸¹

Assim como no caso de “Orelhudo”, são os populares que intervêm na situação provocada por José Cachorro. Essa constatação somada ao fato de o policial estar embriagado em serviço chamam a atenção para a segurança direcionada a regiões como as do Porto do Capim. Segurança esta que, como é possível visualizar nas citações abaixo (separadas por um intervalo de dez anos), não aparenta existir:

Dia 31 — Offício ao dr. Chefe de policia:

«No sentido de prevenir a reprodução de certos e determinados delictos que por vezes se têm dado no ponto denominado porto de Capim, desta cidade, como me tem sempre comunicado o encarregado da cobrança do imposto municipal naquelle ponto, rogo-vos ao serviço, que saberei agradecer, de mandardes postar alli, a bem da manutenção da ordem publica, durante o dia, uma praça da força policial.»⁸²

É fato que esse discurso de 1912 pode, em grande medida, ser uma estratégia das classes dominantes e do Estado para marginalizar ainda mais o Porto do Capim, como é possível observar em outros períodos da história e também em relação a outros lugares. No entanto – mesmo no início da década de 1920, num momento de suposta efervescência e de grande injeção de verbas públicas durante as obras de reestruturação da região portuária – a falta de segurança aparenta ser uma constante, como é possível visualizar abaixo:

Para a corporação da Guarda Civil, a que está comettido o policiamento da capital, encarece-se o augmento de effectivo em face do augmento do serviço. A cidade tem crescido; varios empreendimentos novos têm attrahido ao meio gente de procedencias diversas, de sorte que **só nas obras do porto, além de três criminosos de morte, já a policia colheu oito perigosos gatunos.**⁸³

⁸¹ Jornal *O Norte*, 12 de novembro de 1909, n.p, grifos nossos. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&Pesq=encarraspanado&pagfis=928>. Acesso em: 21 jul. 2022.

⁸² Expediente de dezembro de 1912. Jornal *O Norte*, 9 de janeiro de 1913, nº.1.332, n.p. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&Pesq=mercado do porto&pagfis=2822>. Acesso em: 16 out. 2021.

⁸³ Mensagens do Governo da Paraíba para a Assembleia (PB), 1922, p. 15, grifos nossos. Disponível em:

Somando-se aos elementos elencados acima, a questão da higiene também se apresenta na dinâmica do porto e do Varadouro, de maneira geral. Na matéria do Jornal *O Norte* intitulada de “O Caes do Porto” e publicada em janeiro de 1920 (nove meses antes da aprovação do projeto para a construção do porto na capital), por exemplo, é a vez dos maruins⁸⁴ (também conhecidos como mosquitos-do-mangue) serem apontados como um dos pontos negativos para o comércio, a estadia e a habitação no Varadouro.

Muito se tem fallado sobre as projectadas obras do porto desta cidade. Affirma-se que ellas terão inicio brevemente; que o porto será em Tambahú ou Cabedello, formando-se ali uma cidade nova.

Em qualquer ponto que o caes seja feito, será um grande melhoramento para este futuro Estado; porém parece-me que o caes do porto deveria ser feito aqui na capital, porque daria maior desenvolvimento ao movimento geral da cidade; o commercio cresceria, os capitaes retrahidos appareceriam e nossa metropole progrediria facilmente.

Outra conveniencia de grande monta seria a dragagem do rio Parahyba, e a consequente extincção da praga dos maroins, que no tempo de lua afflue á cidade, subindo até as Trincheiras e invadindo, principalmente, a cidade baixa onde a permanencia de quem quer que seja torna se dolorosa.

Nos hoteis não se pode estar; as refeições são feitas com fogareiros acêsos queimando palha secca, á fim de afugentar o pernicioso insecto, que aggride os homens e os animaes. **E a continuar por mais 3 ou 4 annos o crescimento do mangue e a fuga dos hospedes dos hoteis e da mudança de residencia de quem ali habita para pontos distantes, dentro em pouco a cidade baixa ficará deserta, extinguindo se, até, o proprio commercio, que forçosamente será obrigado a fechar mais cêdo, ao cair da noite.**

Um caes com um ou dois kilometros, em toda a extensão do porto, da Alfandega á ponte de Sanhauá, dragado o rio e extincta parte do mangue, viveiros dos mosquitos, ao menos em frente ao caes, e o que se poder extinguir para os lados de Cabedello cuja extensão é de 18 kilometros, favorecerá, forçosamente, a extincção do mal contra o qual todos reclamam providencias, e a cidade baixa terá vida nova, edificações e hygiene, o que actualmente é impossivel ali implantar, com o mangue, e os capinzaes existentes em grande escala, além do deposito de lixo publico!

Só pode avaliar o incommodo que o maroim causa, quem á noite andar pelo Varadouro, ou fôr obrigado a fazer refeições nos hoteis ali existentes. E’ um verdadeiro martyrio!

[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873535&Pesq="código de posturas"&pagfis=1147](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873535&Pesq=). Acesso em: 16 out. 2021.

⁸⁴ “Denominação popular dada aos dípteros nematóceros que se criam em terrenos pantanosos; são sugadores de sangue e pertencem ao gênero Culicídeos; também chamados mosquito-pólvora, mosquito-do-mangue e bembé. Variação de maruí e macuim. Etimologia (origem da palavra maruim). Do tupi mariuí.” Disponível em: <https://www.dicio.com.br/maruim/>. Acesso em: 16 out. 2022.

Nas barreiras, pitoresco, arrabalde a 20 minutos da cidade, a residencia já está se tornando impossível, pois a proporção que o mangue aumenta em todas as direcções, as nuvens de mosquitos se espalham pelo ar, ameaçando Deus e o Mundo!⁸⁵

Não é surpresa nenhuma que os impactos dos mosquitos na vida dos trabalhadores braçais da região portuária não são sequer considerados. Nesse sentido, a matéria só menciona a população, de maneira generalizante, e os comerciantes e turistas, de maneira específica. Fato este que, em grande medida, evidencia quais as anseios e interesses envolvidos na reivindicação pela dragagem do rio Paraíba que também se estrutura na própria negligência e/ou indiferença em relação à classe trabalhadora.

Além do cais, outro ponto central do Porto do Capim é a já mencionada Praça 15 de Novembro, onde o novo mercado do porto seria erguido, como informado pelo Presidente do Estado João Suassuna em Mensagem Presidencial apresentada à Assembleia Legislativa do Estado de 1928. O conteúdo deste relatório evidencia que esta área, assim como tantos outros locais do entorno, não segue os princípios profiláticos, chegando até mesmo a ser comparada com uma esterqueira, usada para a fermentação de dejetos, e que precisava necessariamente ser aformoseada.

No entanto, é flagrante que as melhorias foram pensadas não para melhorar a qualidade de vida dos moradores e trabalhadores do Porto do Capim e sim para inserir a referida praça na logística modernizante que, em última instância, visava a busca contínua pelo desenvolvimento econômico dos grupos sociais beneficiados com as relações comerciais desta e de outras áreas:

Situado em ponto mais ou menos central da Praça 15 de Novembro, numa área especial, que está sendo ajardinada, vae o referido predio **contribuir não só para a regularização do comercio dos mencionados gêneros em seu arredores, como também para o aformoseamento daquele abandonado logradouro publico, que d'antes mais parecia uma esterqueira do que uma praça**, cujo nome nos faz lembrar uma ephemeride das mais caras ao nosso patriotismo.⁸⁶

⁸⁵ Jornal *O Norte*, 24 de janeiro de 1920, n.º. 3.383, n.p, grifos nossos.

Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=120774&pesq=mercado do porto&pagfis=9778>. Acesso em 16 out. 2021.

⁸⁶ Mensagem Presidencial apresentada à Assembleia Legislativa do Estado pelo Presidente do Estado João Suassuna em 1928. Parahyba do Norte, Imprensa Oficial, 1928, p. 105-107. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873535&Pesq=%22c%C3%B3digo%20de%20posturas%22&pagfis=2070>. Acesso em: 16 out. 2021.

Nesse sentido, as quatro imagens a seguir retratam a Praça 15 de Novembro em ângulos e momentos diferentes. Apesar de não existir indícios acerca da construção do novo Mercado do Porto⁸⁷, tampouco se a sua estrutura interna realmente se concretizou da forma descrita pelo governador, as imagens explicitam, em grande medida, quais eram as principais características de uma das áreas centrais do Porto do Capim.

Imagem 8 – Praça 15 de Novembro (Cartão postal da primeira metade do Século XX)



Fonte: Fotografia postada por Petrônio Souto em seu perfil pessoal do Facebook no dia 12 de junho de 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo?fbid=2076024599335994&set=a.1387729908165470>. Acesso em: 20 out. 2021.

⁸⁷ Nas nossas pesquisas só encontramos mais uma menção ao mercado do porto que se encontra nas Mensagens do Governador da Paraíba para Assembleia no ano de 1928. Ao referir-se ao relatório de João Maurício sobre os trabalhos novos, o documento faz menção à construção de “um pequeno mercado no chamado Caes do Porto, á praça 15 de Novembro” Se, de fato, a sua construção foi efetivada, acreditamos que ela não possuiu muita sofisticação em razão de sua localidade. O cenário político partidário também corrobora para tal especulação já que em 1930 acontece o assassinato de João Pessoa, seguido pela Revolução de 1930. Em 1935 o porto já é transferido para Cabedelo e a área perde valor econômico.

A fotografia do Cartão Postal acima foi registrada do lado sudoeste da Praça 15 de Novembro, muito provavelmente a partir de um dos pontos da atual calçada da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) que viria a substituir a Great Western em 1957. Nela, além do antigo Hotel d'Europa à direita, é possível ver um cabrito em primeiro plano e alguns trabalhadores, estando um deles, na extrema esquerda da foto, tentando desempacar um jumento ou um cavalo atrelado a uma carroça, além de um amontoado de madeira no meio da praça e dos trilhos dos bondes.

Já a fotografia a seguir foi captada de um ângulo em que é possível ver um navio ancorado no cais do porto e trabalhadores em suas proximidades. O homem que está de costas com um terno branco e o que está de terno preto ao lado de uma árvore aparentam, pelas roupas que estão usando, ocupar um lugar hierarquicamente mais alto do que os trabalhadores braçais que costumam aparecer nas fotografias com roupas mais simples, como é o caso do que está puxando a carroça na foto anterior. Na extrema direita e no centro da fotografia, ainda se encontram o que parecem ser carroças e burros que, como mencionado, eram levados para comer capim nesta região. Próximos a eles, trabalhadores carregam materiais na cabeça.

Imagem 9 – Praça 15 de Novembro (1910)



Fonte: Acervo Gilberto Stuckert.

Além da presença de trabalhadores, um ponto em comum entre as duas fotografias anteriores se encontra no fato de que em ambas a Praça 15 de Novembro se apresenta sem qualquer tipo de infraestrutura, aparentando mesmo ser um canteiro de obras. O chão não tem nivelamento, os caminhos são carroçáveis e é possível ver materiais de construção espalhados em vários trechos de sua extensão.

Na imagem acima, ao mesmo tempo em que não há manguezais, não há indícios tão fortes da pretensa “modernização urbana” a não ser os trilhos do trem e dos bondes. Alguns postes podem ser vistos, mas parecem não possuir lâmpadas. Ao passo em que no canto direito existem animais à sombra e, ao que parece, dois vagões de trem, no canto esquerdo há instalações precárias que podem ser galpões de apoio às obras, pequenos negócios ou moradias.

A datação da imagem a seguir não foi localizada, mas provavelmente trata-se da década de 1920, tendo em vista que o edifício no meio da foto tem o letreiro “Fernandes & Cia”, empresa de trituração de açúcar que aparece nos anúncios de *O Jornal* no ano de 1924. Nela,

além de parte da Praça 15 de Novembro, é possível ver o final da Ladeira São Frei Pedro Gonçalves, à esquerda, onde se encontra um homem e um trecho do letreiro de uma companhia de bebidas. Apesar da fotografia já retratar a praça calçada, ainda existe um trecho de terra, no primeiro plano, próximo à estrada de ferro. Além do mais, dos sete homens que aparecem na fotografia, pelo menos três (que estão nas duas carroças e na caminhonete) são trabalhadores braçais.

Imagem 10 – Praça 15 de Novembro



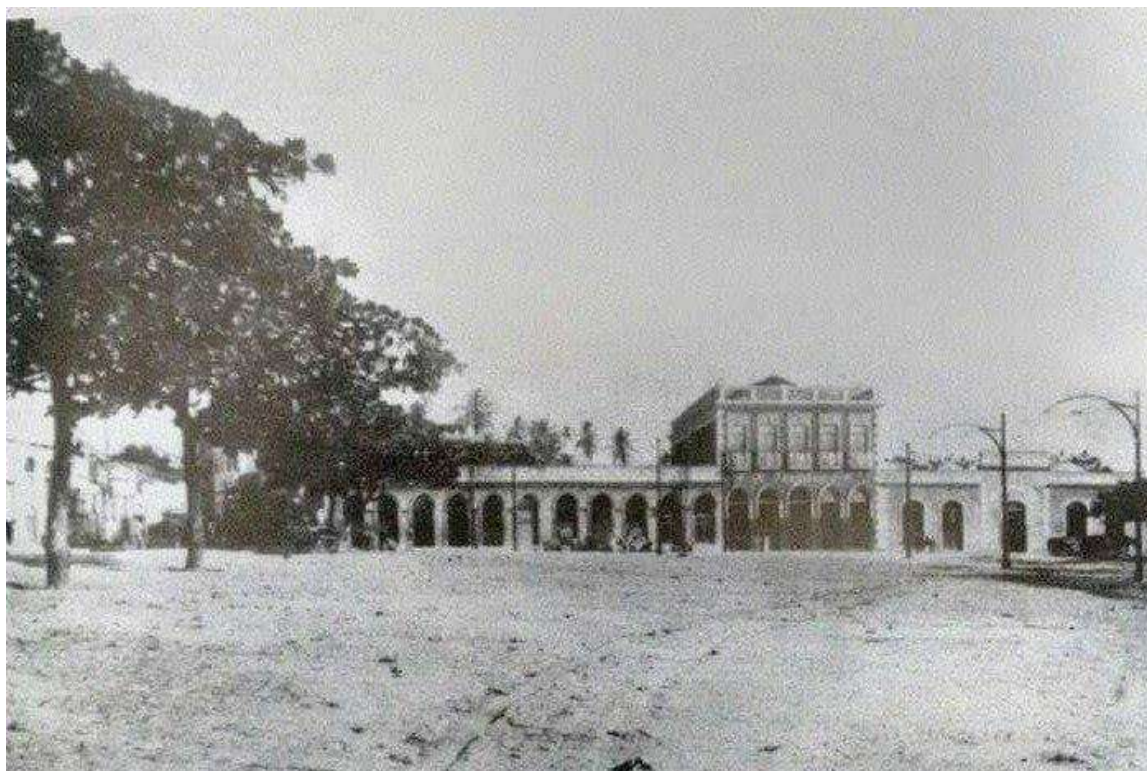
Fonte: Fotografia postada por Petrônio Souto em seu perfil pessoal do Facebook no dia 29 de agosto de 2021.
Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=2988454448093000&set=pcb.2987793688159076>.
Acesso em: 06 nov. 2021.

A imagem a seguir, datada de 1920, apresenta um panorama bastante amplo, fazendo com que não seja possível visualizar em detalhes muitos elementos. Nesse período, ao que tudo indica, a Praça 15 de Novembro já está totalmente calçada e nivelada. No entanto, ela não apresenta ainda nenhum tipo de jardinagem, o que vai de encontro aos princípios modernizantes que, como apontado por Almeida (2006, p. 93) atribuíam às praças à função de promover “[...] a renovação das áreas urbanas tanto em relação à sua construção formal quanto à sua utilização,

num processo vinculado ao ideal de formação de uma nova paisagem segundo os ditames do ‘embelezar’ e do ‘sanear’”.

No século XX, a praça é, portanto, “um espaço simbólico de novos ideais urbanísticos” (ALMEIDA, 2006, 72). Nesse sentido, ao menos até a década de 1920, essa atribuição simbólica não parece se concretizar na Praça 15 de Novembro, como é possível visualizar na imagem a seguir. Essa não adequação não é exclusiva da praça em questão, fazendo parte ainda de uma outra praça circunscrita na região do Porto do Capim. É o caso da Praça Álvaro Machado que, como é possível visualizar na imagem 12, também não corresponde aos princípios urbanísticos desse período.

Imagem 11 – Praça 15 de Novembro (1920)



Fonte: Fotografia postada por Petrônio Souto em seu perfil pessoal do Facebook no dia 09 de novembro de 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo?fbid=2192271814377938&set=pcb.2192272341044552>. Acesso em: 06 nov. 2021.

Imagem 12 – Praça Álvaro Machado (1920)



Fonte: Acervo de Walfredo Rodrigues. Arquivo Histórico Waldemar Duarte.

Na imagem 12, vê-se prédios como o da Estação da Great Western Railway, galpões na margem direita, além de carroças, animais e trabalhadores espalhados por toda a parte. Apesar de ser calçada, a praça também não apresenta qualquer tipo de característica que remeta a uma possível jardinagem ou aformoseamento da área.

Nesse sentido, é possível concluir que tanto a Praça Álvaro Machado quanto a Praça 15 de Novembro, ambas localizadas no Porto do Capim, possuíam funções muito diferentes das que o ideário modernizante atribuía às praças da cidade no início do século XX. Essas atribuições podem ser dimensionadas por meio do entendimento sobre o Jardim Público que, em suas reformas, se apresenta enquanto exemplo síntese de tal ideário. Antigo Campo do Commendador Felizardo (também conhecido como Largo do Collégio) e atual Praça João Pessoa, o Jardim Público foi um dos primeiros espaços públicos a serem higienizados e embelezados nesse período,

[...] recebendo alguns equipamentos, dentre os quais um coreto onde são realizadas retretas e para onde converge a elite local. As edificações em seu entorno também passam por reformas e o velho sobrado colonial dá lugar à

arquitetura eclética. Para essa praça convergem edificações monumentais que se destacam no conjunto urbano, também revestidas de um valor simbólico pelas atividades nelas desenvolvidas: Escola Normal, Palácio do Governo, Igreja Nossa Senhora da Conceição - posteriormente demolida -, Liceu Paraibano e Imprensa Oficial.

Esse conjunto simboliza a criação de espaços de lazer laico, sem a presença da igreja e dos usos religiosos a ela associados. O caráter cívico a ele atribuído pelas edificações que o circundam é realçado pela monumental arborização de palmeiras que percorrem as alamedas que ligam tais edifícios ao centro da praça, contrastando com a vegetação de baixo porte distribuída no resto da área ajardinada. O desenho do jardim é formado por alamedas ortogonais e diagonais associadas, o que se repete nas demais praças construídas ou reformadas nesse momento, a exemplo da Venâncio Neiva, Independência, Pedro Américo e Aristides Lobo (ALMEIDA, 2006, p. 93).

Apesar da existência de trabalhadores também nessas localidades, as suas estruturas foram repensadas no século XX de modo a garantir espaços esteticamente interessantes para as classes dominantes. Estes processos ocorreram em um contexto em que o lazer também se apresentava como elemento de distinção fundamental para o “ser moderno”. Assim, é possível concluir que, ao contrário do que as classes dominantes desejavam para o tecido urbano da capital paraibana, a Praça 15 de Novembro e a Praça Álvaro Machado se apresentavam muito mais como elementos aglutinadores de pessoas pobres diretamente relacionadas com os mundos do trabalho em torno do Porto do Capim.

O fato é que os grupos de trabalhadores e de pessoas menos aquinhoadas, mesmo sendo fundamentais para a dinâmica e para a manutenção da vida cotidiana, representavam o oposto do que as classes dominantes, baseadas no ideário modernizante do início do século XX, queriam para a cidade.

Além da necessidade de reformas para a ampliação e para uma maior consolidação das atividades portuárias, é também para domesticar o fluxo e a existência da classe trabalhadora nestas espacialidades que o Porto do Capim vai se tornando alvo de discussões em torno de sua reestruturação. Se, por um lado, buscava-se afastar a classe trabalhadora de determinados locais, por outro a existência dela era necessária para o próprio desenvolvimento comercial (mas não só) da cidade. Sendo assim, mesmo sendo alvo de reformas, a região portuária se consolida como uma dessas regiões onde a presença dos trabalhadores era “permitida”.

As supracitadas preocupações dos grupos dominantes locais foram intensificadas pelo fato da Paraíba ocupar um lugar secundário nas atividades comerciais regionais, tendo um fluxo

portuário⁸⁸ dividido entre sua capital e outros municípios, como Cabedelo⁸⁹ e Rio Tinto, bem como uma articulação com outros lugares, mediada (na maior parte das vezes) pelo entreposto comercial do estado de Pernambuco, protagonista das relações portuárias da região, como pode ser visto na citação a seguir:

O commercio d'aquêle Estado, ousado e poderoso, envida todos esforços para abater e diffcultar o d'esta praça. Ao passo que ali ha bancos e abundância de capitais para o desenvolvimento de suas operações mercantis, industriais e agrarias, ao passo que **diversas companhias de navegação nacionaes e estrangeiras, beneficiam aquele porto com o transito constante de seus numerosos vapores; - a Parahyba faltão todos esses requisitos de vitalidade, e toda essa vitalidade de agentes benéficos e progressista[as].**⁹⁰

Este documento, escrito trinta anos antes do início de nosso recorte temporal, mais especificamente em 27 de março de 1890, explicita o que parece ser uma das principais continuidades no âmbito da vinculação comercial e portuária entre o estado da Paraíba e o de Pernambuco: o alegado crescimento deste em detrimento daquele.

De acordo com a logística dos grupos de comerciantes⁹¹ que lideravam essas discussões, era necessário criar condições para que o porto da capital paraibana fosse moderno e estruturado para encaminhar e receber, de forma mais rotineira, navios e cargas diretamente de outros países. Assim, seria possível movimentar a economia local em torno dos interesses próprios desses grupos, bem como ocultar uma das principais características desta espacialidade: a presença constante da classe trabalhadora. Tentativa que, como veremos, não se efetivou. O Porto do Capim foi e continua sendo, portanto, um espaço de trabalhadores.

⁸⁸ Entre os séculos XVIII e XIX, o Porto de Salema, localizado no atual município de Mamanguape, também se destacou nos processos de exportação e importação, tendo contato diretamente com o Porto de Recife. Já no século XX, com as atividades têxteis da família Lundgren no município de Rio Tinto, o Porto de Mamanguape também se destaca no contato direto com o Porto de Recife. Para saber mais, consultar a tese de doutorado de Eltern Campina Vale (2018) *“OPERÁRIOS! UNI-VOS!”: Experiência e formação da classe na Fábrica de Tecidos Rio Tinto (Paraíba, 1924-1945)*.

⁸⁹ Não à toa, durante as obras do porto da capital, o Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (1920, p. 314) afirma: “A construção do porto da capital implica o melhoramento do porto de Cabedello”.

⁹⁰ ACEP. *Representação*. Encaminha pedido de prolongamento da via férrea Conde d’Eu para interior... Destinatário: Min. da Agricultura. 27 mar. 1890. Grifos nossos.

⁹¹ Segundo a logística desses setores que defendiam e coordenavam a reestruturação do porto, além de trazer ares modernos e de desenvolver a economia da cidade, tal projeto também seria fundamental para que a mesma se destacasse tanto em relação ao estado vizinho de Pernambuco, quanto em relação às outras cidades da Paraíba, notadamente Campina Grande que – ainda no século XIX, no início da produção algodoeira – tinha seus negócios diretamente vinculados a Recife, ficando com o protagonismo que normalmente era reservado às capitais dos estados.

2.2.2 “*Agora nem porto velho, nem porto novo, ninguém sabe o que ficou*”: a tentativa de reestruturação do porto na década de 1920

Foi um dia o nosso porto...
 Basta olhar o seu estado
 Lá do cáes abandonado
 Pra se ver que é um caso morto
 Foram-se as dragas,
 Rebocadores,
 Lanchas, vapores,
 Cessando as pragas
 Dos seus apitos..
 Bons engenheiros,
 Moços bonitos
 Vindos de fôra,
Chics flaneurs,
 Com seus *meneurs*,
 Livres, agora,
 Do sol ardente
 E das pericias,
 Gozam delicias,
 Do *far niente*.
E em vez da lida
Cruel, acerba,
Comem a verba
Cá da avenida...

(Aladino - *O Jornal*, 1924)

A reestruturação do sistema portuário da cidade e tentativa de construção do “Porto Internacional no Varadouro” na década de 1920 representam, como já demonstrado, uma forte aspiração das classes dominantes locais que usufruíram (inclusive, ilegalmente) das benesses financeiras deste processo. Apesar de terem muitas origens e interesses em comum com as classes dominantes de Pernambuco, procuravam, nesse momento, trazer para a capital paraibana uma posição de destaque⁹² e construir uma identidade paraibana assentada também na independência política, social e econômica em relação ao estado vizinho.

Não à toa, o governador Camilo de Hollanda afirmou em 1918:

⁹² Apesar dos discursos, como o presente na epígrafe, expressarem a ideia de desenvolvimento e melhorias para o estado como um corpo social único, a perspectiva aqui adotada parte da compreensão de que esses interesses, na realidade, representam grupos sociais bastante específicos dentro de uma sociedade de classes.

Quando o Estado tiver um porto sufficientemente aparelhado para a vasão de seus produtos e facilidade das relações commerciaes, a pujança de sua acção financeira, como resultado do desdobramento dos valores economicos, latentos no solo e florescentes nas indutrias, estará plenamente affirmada.⁹³

Dez anos antes, em 1908, a situação comercial do Estado também é descrita, dessa vez no Jornal *O Norte*, em matéria intitulada “Situação angustiosa”, reproduzida a seguir:

A situação commercial da praça não apresenta aspecto seductor, muito pelo contrario, constricta numa vaga esperança de melhora, se porventura não se alastrar por mais tempo a inclemencia das seccas.

As lutas de toda ordem surgem, as difficuldades crescem nas transacções commerciaes, não havendo sequer, uma firma, ou banco, onde se possam descontar facturas selladas ou outros titulos de valor estritamente commercial.

Na falta desse elemento propulsor, nota o irritante systema do predominio de alguns certos ramos de negocio: asphyxiando os que começam ou na competencia duvidosa, paralyndo os que estão senhores de credito e mercado. Vicio terrivel que tende aos truste que é o veneno das plutocracias, ou fortunas faceis, que sempre precedem as grandes fallencias, valvula de descredito para as comunhões commerciaes.

Os productos de consumo e de exportação soffrem a agudez da crise: o primeiro encareceu pela deficiencia e o segundo estaciona, numa superaccumulação, pelo preço das cotações aqui e nos outros mercados consumidores.

As difficuldades de transportes, em caminhos de ferro e estradas de rodagem, afugentam os vendedores que buscam a capital, arrastandoos a tentação de pontos mais faceis e proximos, nos Estados limitrophes ao norte e sul.

As tarifas das companhias ferroviarias, immenso polvo dourado, sugam os que necessitam da sua utilidade. Nos caos urgentes negam allegando falta de material rodante, transporte aos que evangelicamente se resignam a despachar mercadorias em suas estações.

O porto é um mytho. A esphinge humana que o dirige ou é um talento, ou então possui habilidade extranha a sua profissão. Unicamente se pode registrar um facto interessante na nossa duvida de leigos.

Outrora, não poucos annos passaram, tinhamos ancoradouro no Sanhoá, capital (Varadouro), bahia do Stuart, na confluencia do Tambian e no immenso estuario de Cabedello.

Perdemos os tres primeiros. O ultimo vae se perdendo, sem um beneficio, de maneira que, brevemente só teremos porto em Natal, que já tem 4 kilometros de ancoradouro.

⁹³ Mensagem Presidencial apresentada à Assembleia Legislativa do Estado da Parahyba pelo Presidente do Estado Francisco Camilo de Hollanda em 1918. *O Jornal*. 03 de setembro de 1918, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&Pesq=porto%20da%20parahyba&pagfis=8351>. Acesso em 16 out. 2021.

Nesta situação, sem transportes faceis e baratos, sem porto, sem banco, o commercio á grosso em retrabalho em que situação pode estar!? Não será da abundancia e do conforto, do credito garantido e da honestidade, que são a confiança e o socego, da riqueza distribuida na proporção dos esforços de cada um.⁹⁴

Assim, se de um lado o autor da matéria aponta a inexistência de um verdadeiro aparelhamento que impulsionasse as atividades comerciais, chegando mesmo a dizer que o porto é um mito, por outro, ele indica que entre os fatores que prejudicam o comércio do estado e, mais especificamente, da capital estão as dificuldades de transporte que conecte as outras cidades com a capital paraibana.

Além do mais, em um estado com a extensão da Paraíba, grande parte do fluxo comercial vindo do interior passava primeiro por Campina Grande. Isto porque, em 1907, como apresentado por Guedes (2006, p. 58), a cidade “estabeleceu ligação ferroviária, através de Itabaiana, com a Capital e, também, com Pernambuco”. Desse modo, a sua importância como “porta do Sertão” estava se intensificando e ela vinha se consolidando enquanto “empório revendedor de algodão” (GALLIZA, 1993, p. 112 *apud* GUEDES, 2006, p. 58).

Não à toa, em 1913, o número de sacas de algodão saindo de Campina Grande em direção a Pernambuco foi 60.511, enquanto o de João Pessoa foi 700. Além de Campina Grande, a capital paraibana também ficava muito abaixo de outros municípios do estado, tais como Itabaiana (11.692), Alagoa de Monteiro (8.259), Alagoa Grande (5.675) e Princesa (5.026).⁹⁵ Era preciso, então, aparelhar a capital paraibana de modo a firmar as atividades em torno dela e centralizar as relações dos municípios diretamente com a sua “praça”.

Desse modo, com base no projeto elaborado pelo engenheiro da Inspetoria Federal Lucas Bicalho e no orçamento aprovados em outubro de 1920, nesse mesmo mês – estando Walfredo Guedes Pereira⁹⁶ como Prefeito de João Pessoa, Sólton Barbosa de Lucena⁹⁷ como

⁹⁴ Jornal *O Norte*, 5 de dezembro de 1908, n.º 174, n.p., grifos nossos. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&Pesq=mercado%20do%20porto&pagfis=1234>. Acesso em: 21 out. 2022.

⁹⁵ Mensagem Presidencial apresentada à Assembleia Legislativa do Estado da Parahyba pelo Presidente do Estado Castro Pinto em 1914. Parahyba do Norte, Imprensa Oficial, 1914, p. 44. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=873535&Pesq=%22c%C3%B3digo%20de%20posturas%22&pagfis=808>. Acesso em: 16 out. 2021.

⁹⁶ Filiado ao Partido Democrático Progressista (PDP), esse seu mandato teve início em outubro de 1920 e foi até outubro de 1924.

⁹⁷ Membro do Partido Republicano Conservador (PRC), esse seu mandato iniciou-se em 22 de outubro de 1920 e acabou em outubro de 1924.

Presidente do Estado e o paraibano Epitácio Pessoa⁹⁸ na Presidência da República – o contrato com a C. H. Walker & C.^o Ltd., empreiteira inglesa responsável pela construção do Porto Internacional, foi assinado. Assim, nas palavras do então Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, José Pires do Rio: “Pelo decreto n. 14.414, de 15 de outubro de 1920, foram aprovados o projecto para a construção do porto da capital desse Estado e o respectivo orçamento, na importância de 6.457:452\$000^{99,100}”.

Apesar da conclusão ser prevista para novembro de 1922, a reforma perdurou até janeiro de 1924, quando a inviabilidade da construção do porto foi consumada e as obras foram suspensas (JOFFILY, 1983). Mesmo com a duração de apenas quatro anos, esses processos de melhoramentos foram um marco para a espacialidade na medida em que arregimentaram grupos de trabalhadores e intensificaram as relações de trabalho já existentes na área, trazendo ainda consequências ambientais para o rio Sanhauá, como é possível ver na imagem (13) a seguir.

Imagem 13 – Obras do Porto Internacional do Varadouro



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

⁹⁸ Filiado ao Partido Republicano Mineiro (PRM), Epitácio Pessoa foi Presidente da República entre julho de 1919 e novembro de 1922.

⁹⁹ No relatório de 1922, esse valor está 8.457:452\$025.

¹⁰⁰ BRASIL. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (1920)*. Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. José Pires do Rio (Ministro). 1922, p. 314. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/145#?c=0&m=11&s=0&cv=0&r=0&xywh=-259%2C0%2C4628%2C3264>. Acesso em: 17 out. 2021. Em 8 de fevereiro de 1922, por meio do Decreto Nº 15.356, um projeto suplementar foi aprovado e o orçamento acrescentando 6.954:090\$000 ao valor original do projeto.

A fotografia, provavelmente registrada do alto de algum dos prédios da região, retrata um trecho das obras do porto. Além do trapiche para pequenas embarcações e do rebocador (Bicalho) que muito provavelmente está conduzindo uma embarcação para o porto, um dos elementos que mais se destaca na fotografia é a degradação ambiental, flagrante sobretudo no assoreamento do leito do rio e na ausência do manguezal antes existente nas suas duas margens.

Nesse sentido, longe de se preocupar com o meio ambiente – já que essa não era uma questão para a época e o lamaçal dos mangues era encarado como um obstáculo ao progresso –, ou com a vida dos trabalhadores desta região, a tentativa de reestruturação do Porto da capital foi, como apontado por Joffily (1983), uma das expressões da política de clientela que marca toda a história da Paraíba, principalmente em um contexto em que a luta pelo poder político estava restrita aos grupos oligárquicos, como descrito ao longo deste trabalho.

Assim, apesar das denúncias, ainda em 1921, sobre a inviabilidade geográfica e técnica da construção de um porto na área, as obras continuaram em nome dos interesses particulares, políticos e econômicos de então. Desse modo, segundo parte do Relatório da Inspeção Federal, presente no Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas:

Os trabalhos de construção no porto da Parahyba tiveram início em princípio de 1921, cujos primeiros mezes foram empregados em instalações de serviços e encomendas de aparelhagens e materiais; a dragagem atacada desde logo com a instalação que existia da Comissão desse porto, desenvolveu-se consideravelmente com a chegada de novos aparelhos, de modo que a média mensal de 30 mil metros cúbicos obtida até setembro, se elevou a 117 mil, mensaes, nos últimos tres mezes do anno [...].¹⁰¹

No ano seguinte, as obras continuaram e os seguintes melhoramentos foram realizados:

[...] construção de 250 metros de caes em andamento; confecção de 640 estacas de concreto armado, com o comprimento variavel entre 12 e 21 metros; cravação de 259 estacas, tendo 94 alcançado a néga definitiva, carecendo as restantes ser emendadas e rebatidas; preparo de 809 estacas — pranchas para o total de 1.250 que serão necessarias; aterro de 22.733^{m³} de terra argilosa na área onde foram installados vários serviços e onde, futuramente, serão construídos os armazéns, a usina electrica e demais edificios constantes do projecto approved; dragagem de 1.893.000^{m³} no canal, ao longo do rio Parahyba e no-ancoradouro do porto; balisamento definitivo com 18 boias do canal de Cabedello a Parahyba; aquisição e

¹⁰¹ BRASIL. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (1921)*. Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. José Pires do Rio (Ministro). 1922, p. 256. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/145#?c=0&m=11&s=0&cv=0&r=0&xywh=-259%2C0%2C4628%2C3264>. Acesso em: 17 out. 2021.

recebimento das instalações terrestres para dous armazéns do cáes e uzina electrogena; aquisição e recebimento de cinco guindastes electricos de portal; reconstrução da ponte de Sanhauá; desapropriação de 26 prédios, no valor de..... 1.242:700\$, para a execução da avenida de acesso ao porto; execução de trabalhos preliminares para o melhoramento da barra de Mamanguape; início do derocamento da pedra que intercepta a dita barra.¹⁰²

Apesar de descrições detalhadas como esta estarem presentes nos Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas, o referido processo é marcado por desvios de verbas públicas e denúncias tanto em relação à inviabilidade de sua realização quanto no que diz respeito à inoperância das obras.

Em relação às despesas econômicas que, envolvidas nas obras do porto da capital paraibana, também foram desviadas, Joffily (1983) afirma que, segundo cálculos apontados por Trigueiro (1982), foram gastos 38 mil contos para a execução das obras, o equivalente a 7 ou 8 milhões de dólares na época. Nos dias atuais (2021), o valor equivaleria a aproximadamente 96 ou 110 milhões de dólares e a 532 ou 608 milhões de reais¹⁰³.

Mesmo com essa grande quantidade de dinheiro, a sua inutilização efetiva para as melhorias do porto é apontada durante e depois das obras. É nesse sentido que, no início de 1924, *O Jornal* afirmou: “Não havia nem há exaggero nosso em dizer [...] que de obras do porto nada praticamente se vê, nada efficientemente foi feito!”¹⁰⁴. O mesmo jornal denuncia ainda:

O porto da Parahyba é daquelas obras, como as pyramides do Egypto, que vão attestar á posteridade, não o seu êxito utilitário, mas o periodo em que o dinheiro era o que menos custava.

Dinheiro, sim, houve dinheiro! Derruíram-se casas, compraram-se materiaes suficientes até para obras de outros portos. Gastou-se muito dinheiro e muito pouco se trabalhou, mas não houve na Parahyba quem desse as verdadeiras informações ao Poder Central, e tudo foi á mercê do azar que parece presidir os destinos desta pobre terra.

¹⁰² BRASIL. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (1921)*. Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Francisco Sá (Ministro). 1922, p. 444. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/145#?c=0&m=11&s=0&cv=0&r=0&xywh=-259%2C0%2C4628%2C3264>. Acesso em: 17 out. 2021.

¹⁰³ Tendo como a base os valores de 7 e 8 milhões de dólares apresentados por Trigueiro (1982 apud JOFFILY, 1983), primeiramente, realizamos a equivalência da mesma moeda para o ano de 2021 por meio do site <https://www.in2013dollars.com/>, e posteriormente a conversão para o real por meio do site: <https://www.bcb.gov.br/conversao>. No total, o valor equivale a uma média de \$ 96.806.150,00 e \$ 110.635.600,00. Em reais, essa média fica entre R\$ 532.307.977,00 e R\$ 608.351.973,72.

¹⁰⁴ *O Jornal*, 29 de fevereiro de 1924, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=169870&Pesq=porto%20exaggero&pagfis=345>. Acesso em: 02 out. 2021.

Agora nem porto velho, nem porto novo, ninguém sabe o que ficou.¹⁰⁵

Apesar do abandono proveniente do poder público e dos grupos dominantes, essa região continuou sendo um lócus da classe trabalhadora pelas décadas que se seguem à transferência do Porto Comercial para a cidade de Cabedelo, em 1935. Não é à toa que, na década de 1950 encontramos matérias, como as três a seguir, que apontam para a já mencionada continuidade das atividades de cabotagem que conectam o Porto do Capim com as ilhas espalhadas pelo Estuário do Rio Paraíba, em um constante fluxo de mercadorias, pessoas e saberes.

Em 24 de outubro de 1953, por exemplo, o Jornal *O Norte* publicou a matéria abaixo intitulada de “Frigorífico no entreposto de pesca desta Capital” que trata da inauguração de um novo frigorífico no Entreposto de Pesca da Inspetoria de Caça e Pesca, localizado próximo ao Porto do Capim. Nela, é possível perceber que, precários ou não, a venda de gelo e o armazenamento continuam a existir, sendo a área marcada pela presença tanto dos pescadores quanto dos armadores¹⁰⁶.

O Entreposto de Pesca da Inspetoria de Caça e Pesca nesta capital, situado nas proximidades do Porto do Capim, de há muito que não vinha funcionando regularmente de modo a satisfazer á finalidade a que destinava.

O dr. Antonio Santiago Pessoa, inspetor-chefe da Inspetoria de Caça e Pesca do Nordeste, no sentido de sanar essa deficiência, providenciou junto ao Ministério da Agricultura a vinda de um novo frigorífico para o referido Entreposto, o que foi realizado, tendo sido ontem inaugurado.

Destina-se esse frigorífico á venda de gelo **aos pescadores, armadores e á população em geral**, ao armazenamento de pescados, frutas e verduras e todos os produtos frigorificáveis.

As câmaras frigoríficas têm a capacidade de 30 toneladas de pescado. Com funcionamento constante, o novo frigorífico é movido por um motor Diesel de 40 H. P., contando ainda com instalações elétricas para casos de emergencia.

Por recomendação expressa do Ministro João Cleofas, da Pasta da Agricultura, o novo Entreposto não tem a finalidade propriamente de lucro, mas tão

¹⁰⁵ *O Jornal*, 29 de janeiro de 1924, p. 3. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=169870&pesq=&pagfis=155>. Acesso em: 02 out. 2021.

¹⁰⁶ Responsável “por realizar o transporte marítimo, seja local ou internacional. O armador executa toda a operação e transporte de cargas de um porto a outro e opera os navios e rotas já existentes”. Disponível em: <https://gett.com.br/o-que-e-armador/#:~:text=Armadores%20s%C3%A3o%20os%20respons%C3%A1veis%20por,j%C3%A1%20existen%20no%20com%C3%A9rcio%20internacional>. Acesso em 22 out. 2022.

somente de facilitar o trabalho dos nossos pescadores e armadores, e bem assim, servir melhor a nossa população.

E podemos constatar isso pela tabela de preços que se segue:

Gelo — Cr\$ 6,00 a barra de 23 quilos, para fins comerciais; e Cr\$ 12,00 para a população.

Armazenamento — de pescado, na base de Cr\$ 0,30 o quilo e para demais produtos, Cr\$ 0,60 o quilo.

O primeiro, no prazo de trinta dias, e o segundo no prazo de sete dias.

O Entreposto ficará supervisionado pelo Chefe do Posto de Caça e Pesca, dr. Hermano José Dantas Gomes.¹⁰⁷

Um ano depois, em 23 de julho de 1954, o mesmo jornal *O Norte* trouxe uma matéria que, sendo intitulada de “Num completo abandono o velho Porto do Capim”, tratou da falta de dados acerca do rendimento das atividades portuárias para a municipalidade, evidenciando, entre outros aspectos, a dependência que o comércio de cabotagem tem em relação aos fenômenos da natureza, notadamente das marés:

O Porto do Capim faz parte de uma dessas curiosidades pertencente a uma época desaparecida, sua existencia, no momento, não se concebe. No entanto ele vive, acompanhando como um velho alquebrado, a marcha do progresso passando por suas barbas, **estagnado com sua pequena cabotagem, seu comercio de coisas miudas, suas embarcações primitivas.**

A MARÉ MANOBRA AS ATIVIDADES

Sujeito ao baixo-mar e ao preamar, **todo o movimento do Porto do Capim se regulariza pelos dois conhecidos fenômenos das marés.** Nenhuma embarcação atraca ou zarpa sem o consentimento das águas, dando margem a um **ritmo de trabalho monotono e prejudicial ao pequeno comercio ali desenvolvido.**

O antigo porto sobrevive à custa dos produtos das propriedades existentes às margens do Grajaú, como **o côco, barro modelado em tijolos e telhas, a madeira, a cal, lenha, carvão,** etc., transportados através de barças, botes e canôas, a remo e vela, em viagens que se tornam longas pela qualidade dos transportes.

MOVIMENTO DAS EMBARCAÇÕES

¹⁰⁷ Frigorífico no entreposto de pesca desta Capital. Jornal *O Norte*, 24 de outubro de 1953, nº.1194, n.p. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&Pesq=mercado_do_porto&pagfis=16535. Acesso em: 21 out. 2022.

O número de embarcações com as respectivas tonelagens, registradas na Capitania dos Portos, trimestralmente, demonstram a insignificância das **importações e exportações** do Porto do Capim. Assim, no 1o. trimestre, 35 delas estiveram no cais, trazendo 1.213 toneladas de mercadorias diversas e levando 1.312 para o abastecimento dos barracões e bodegas localizados em Ribeira, Guia, Livramento, Forte Velho, Jaburú, Ilha de Stuart e outras propriedades margeantes. No segundo trimestre, 29 embarcações trouxeram 568 toneladas e exportaram 695, também com as mesmas finalidades comerciais.

RENDIMENTO À MUNICIPALIDADE

Impossível para a reportagem no entanto, foi conseguir da Prefeitura o rendimento anual do Porto do Capim à municipalidade. Segundo apuramos na própria edilidade, o arrecadamento que se processava ali mistura-se com outros, dado a desorganização que sempre existiu no paço municipal, sendo impossível, segundo nos adiantou diversos funcionários, uma estatística exata sobre a renda obtida no velho e decadente porto. Como se pode observar, os dados mais importantes procurados por nós, não foram fornecidos pela repartição competente, denotado que a insignificância do Porto do Capim não está em si próprio, na deficiência do material ou comércio ali estabelecido, também nos poderes públicos que lhe negam melhorias, e interesse quanto à sua produtividade. Nem mesmo a avalanche burocrática criada pelo sr. Oliveira Lima, com o departamento de turismo, suas seções especializadas e funcionários competentes pôde decifrar ou achar a receita do comércio fixado nas águas do Sanhauá.¹⁰⁸

Existe um certo tom de revolta do autor da matéria no que diz respeito à desorganização e à falta de informações e dados por parte da Prefeitura, bem como uma crítica, de certo modo, enfática ao que podemos compreender como “desperdício” de rendimento que, com certa organização e aparelhagem do porto denominado pelo autor como “decadente”, poderia estar sendo destinado à municipalidade.

Como argumentação, a matéria evidencia uma certa inércia das atividades desenvolvidas. É interessante perceber, no entanto, que apesar das investidas por parte dos responsáveis pela reportagem em conseguir dados com a Prefeitura, em nenhum momento é mencionada a possibilidade e a importância da realização de entrevistas com os trabalhadores

¹⁰⁸ Num completo abandono o velho Porto do Capim. “O antigo porto sobrevive ‘a custa dos produtos dos sítios existentes ‘as margens do grajau’ — sujeito ao baixa-mar. Impossível para a reportagem, foi conseguir da Prefeitura o rendimento anual do Porto do Capim à municipalidade —Burocracia do Departamento de Turismo criado pelo prefeito Oliveira Lima”. Jornal *O Norte*, 23 de julho de 1954, nº 1400, p. 3, grifos do autor e grifos nossos. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=120774&pesq=mercado_do_porto&pagfis=16834. Acesso em: 21 out. 2022.

vinculados diretamente ao trabalho, apresentando pelo autor como “monótono e prejudicial ao pequeno comércio ali desenvolvido”.

O ritmo da natureza – apontado como um entrave a ser ultrapassado em nome do progresso financeiro – pode ser, por exemplo, um dos elementos responsáveis pela vinculação dos trabalhadores a esta espacialidade que, justamente por meio de uma relação respeitosa e sincrônica, vai se tornando território.

Entretanto, no passado e no presente, essa não era a compreensão dos grupos dominantes. É o caso da narrativa construída na matéria a seguir. Escrita por Linduarte Noronha e intitulada de “*Porto do Capim passara’ a se chamar cais sanhauá*”, a matéria que saiu no Jornal *O Norte* em setembro de 1954, previa a extinção do “velho” e “abandonado” Porto do Capim em razão da construção de uma ponte e de um trapiche, que viriam a ser responsáveis por gerar mais lucros para a municipalidade e por controlar mais rigorosamente as atividades portuárias desenvolvidas pela pequena cabotagem:

Constroi-se atualmente, junto à Estação da Rêde Ferroviária do Nordeste uma ponte que ligará, em breve, o trapiche que servirá para o comércio da **pequena cabotagem tão bem desenvolvido em João Pessoa, há longos anos.**

EXTINÇÃO DO PORTO DO CAPIM

Com esse novo empreendimento ligado ao Sexto Distrito de Portos, Rios e Canais, desaparecerá, futuramente, o velho Porto do Capim, sempre abandonado e sem maiores capacidades mesmo para atender às pequenas embarcações que ali ancoram. Desde 1948 que foi assentado o primeiro tijolo do pequeno cais que se estende num prolongamento de 90 metros, construído sobre as águas lamacentas do Sanhauá.

CONVERGÊNCIA DAS EMBARCAÇÕES

Assim que sejam concluídos os trabalhos do trapiche, surgirá então o que se chamará CAIS SANHAUÁ, onde todas as embarcações de pequeno calado terão obrigação de ali atracarem, exterminando por completo os portos naturais particulares, como o de Samuel Galvão e similares, dando margem a maiores lucros para a municipalidade, dentro dum controle mais rigoroso e sistemático.

DRAGAGENS NO SANHAUÁ

Só no ano vindouro poderão ter inícios as dragagens no trecho do Sanhauá onde se ergue o trapiche e na embocadura do rio Mandacarú. Poderosas e modernas dragas “Dragline” serão usadas nesse serviço, logo após o

recebimento da verba incluída no plano Salte para este fim e que deverá ser realizada também pelo Sexto Distrito de Portos, Rios e Canais.

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO

A orientação do Cais Sanhauá será entregue à Administração do Porto de Cabedelo, revertendo toda sua produção para o Estado, segundo declarações do dr. Vinicius Londres da Nóbrega, diretor daquele importante Departamento, e que superintende todos os trabalhos efetuados no sentido. Será mais uma fonte de rendimento para o município, **segundo a importância que goza o pequeno comércio de cabotagem, há anos, em João Pessoa, com os inúmeros produtos da região que atendem a diversas necessidades locais.** Já tivemos oportunidade de realizar uma reportagem nesse sentido e os dados colhidos na Capitania dos Portos, quanto ao movimento das mercadorias e embarcações no Porto do Capim foram impressionantes. A urgência de proteção e melhor controle da administração pública fazia-se necessária ao pequeno comércio, agora concretizado.¹⁰⁹

É interessante notar que mesmo se referindo ao Porto do Capim com os adjetivos “velho” e “abandonado”, a matéria evidenciava que o comércio de pequena cabotagem era “bem desenvolvido em João Pessoa, há longos anos”, corroborando com a nossa hipótese de continuidade das atividades portuárias e do constante fluxo da classe trabalhadora mesmo após a desativação do porto oficial da cidade¹¹⁰.

Essas citações nos ajudam, portanto, a refletir sobre os interesses envolvidos no discurso que reivindica modernização e progresso. Isto porque é nítido que algumas melhorias certamente ajudariam a própria dinâmica de trabalho e a qualidade de vida dos trabalhadores em questão. Acontece que não são neles que as classes dominantes, os jornalistas e o poder público estão pensando quando fazem essas reivindicações.

Paradoxalmente, esses trabalhadores – pescadores, marisqueiros, catadores de caranguejo, canoeiros, agricultores e tantos outros – são os únicos que, como buscamos

¹⁰⁹ Porto do Capim passara a se chamar cais sanhauá. “Tao logo sejam concluidos os trabalhos do trapiche, onde todas as embarcações terao obrigaçao de ali atracarem”. Extinção do Porto do Capim — Convergência das embarcações — Dragagens no Sanhauá — Administração do Porto. Por Linduarte Noronha. Jornal *O Norte*, 3 de setembro de 1954, n.º 1433, p. 3, grifos nossos. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=120774&pesq=mercado do porto&pagfis=17099](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=120774&pesq=mercado%20do%20porto&pagfis=17099). Acesso em: 21 jul. 2022.

¹¹⁰ Não à toa, em 1941 e 1942, os relatórios apresentados ao Presidente Getúlio Vargas pelo interventor Ruy Carneiro registram o movimento de embarcações à vela no Porto de João Pessoa, detalhando a pequena cabotagem (26 e 18 embarcações, respectivamente) e a grande cabotagem (191 e 266 embarcações, respectivamente), além do embarque e desembarque de 14.439.141 toneladas de mercadorias em 1941.

Disponível em:

http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=mec000000480&m=3995&n=adminisparaiba1941g_ovr. Acesso em: 21 jul. 2022.

evidenciar ao longo deste trabalho, permanecem e dão sentido a esta espacialidade. O Porto do Capim, portanto, se apresenta historicamente como uma das paisagens da cidade que, justamente pela presença e resistência dessa classe trabalhadora, “é muito mais bonita e muito mais intensa do que no cartão postal”¹¹¹.

* * *

Neste capítulo, nos debruçamos sobre a espacialidade do Porto do Capim, investigando-a em variadas direções, sendo possível chegar a algumas conclusões.

Em primeiro lugar, o jogo político presente na tentativa de reestruturação portuária (ao longo da década de 1920) é fortemente marcado pelo clientelismo. Os indícios nos apresentam, inclusive, a possibilidade das obras terem sido pensadas não com o objetivo de conclusão, mas apenas como uma forma de desviar os recursos que foram, de fato, desviados – aspecto este a ser investigado mais detidamente em pesquisas futuras.

Em segundo lugar, a tentativa de reestruturação (que também esteve associada ao viés higienista da modernização paraibana) foi, dicotomicamente, uma das responsáveis pela intensificação da presença da classe trabalhadora nesta localidade – presença esta que, em última instância, se apresenta como uma constante ao longo da história do Porto do Capim.

¹¹¹ Trecho da música *Fora da Ordem*, de Caetano Veloso. Data de lançamento: 1991. Álbum: *Circuladô*.

3 ENTRE PERÍODICOS E FOTOGRAFIAS: AS IMAGENS DO PORTO

Ao longo deste capítulo, investigamos as imagens registradas e difundidas acerca do Porto do Capim, mais especificamente durante as obras do Porto da Parahyba (1920-1924). Para tanto, realiza-se o cruzamento das informações obtidas nas fontes escritas, notadamente dos periódicos *O Jornal* e *O Norte*, com a ambientação presente nas fotografias do período.

Após a discussão teórico-metodológica acerca das fotografias como fontes históricas, nossa análise direciona-se para a análise da coleção de fotografias sobre as obras do porto e dos agentes sociais envolvidos em sua produção. A partir das duas tipologias de fontes, descortinamos as imagens do porto encontradas dentro e fora dos enquadramentos e das páginas de jornais, destacando aspectos acerca da cidade, dos trabalhadores, das hierarquias e da disciplina de trabalho no porto.

3.1 “*Todo documento é monumento*”: a fotografia como fonte histórica

*De quem é o olhar
Que espreita por meus olhos?
Quando penso que vejo,
Quem continua vendo
Enquanto estou pensando?*
(Fernando Pessoa)

Quando exposta a agentes externos, a retina é capaz de formar imagens por meio do processo que denominamos visão. A recepção, formulação e codificação de imagens que são transmitidas para o cérebro humano ganham sentido em virtude de fatores objetivos e subjetivos responsáveis pela formação individual e coletiva dos seres humanos. Esse processo pode ser sentido quando retornamos ao lugar onde passamos a infância; quando encontramos um amigo querido; quando um filme nos alegra, uma pintura nos sensibiliza ou uma fotografia nos comove. São múltiplos os agentes capazes de despertar os sentidos que atribuímos às imagens.

Entretanto, o sujeito que, depois de anos, visita a casa da sua infância com os olhos marejados de saudades não é o mesmo que brincava em seu jardim durante os primeiros anos de vida, assim como nem ele nem o amigo são os mesmos no momento do reencontro. As motivações para a elaboração de uma fotografia ou de uma pintura não são necessariamente as mesmas que fazem com que um amante das artes se identifique ou se sensibilize com elas. O olhar do fotógrafo e o olhar do pintor é um, o do admirador é outro.

Existe, portanto, um lapso de tempo que separa o acontecimento e a lembrança, que separa a formulação e a codificação da imagem. O intervalo temporal e os filtros sociais são os responsáveis pelos diferentes sentidos que os seres humanos, individualmente e em conjunto, atribuem às imagens ao longo do tempo.

Expoente da modernidade – sendo, ao mesmo tempo, consequência do desenvolvimento técnico de seu período e registro legitimador desse novo tempo¹¹² –, a fotografia surge em meados do século XIX e, por meio de sua capacidade de criar imagens por exposição luminosa em uma superfície fotossensível, passa a ser reconhecida como uma expressão artística que se destaca pela noção de verdade atribuída à mesma. Ao contrário da pintura, a fotografia começa a ser compreendida como um espelho de reprodução do real pelo qual determinado acontecimento é perenizado por meio do registro visual. A pintura está para a representação assim como a fotografia está para o registro.

A noção de verdade atrelada a uma suposta neutralidade do registro fotográfico foi fortemente criticada na década de 1990. No Brasil, autores como Ana Maria Mauad, Boris Kossoy, Ariel Arnal e Alfredo Bosi questionaram a teoria do “olhar inocente”, e hoje muitos estudos e produções científicas versam sobre a existência de um conjunto de subjetividades que interferem no ato da fotografia e nas interpretações das imagens formadas pelas mesmas (GRALHA, 2014, p. 63).

Responsáveis pelo esclarecimento da natureza discursiva e híbrida da fotografia, esses debates possibilitaram a compreensão das mudanças na percepção das imagens. O constante aprimoramento da leitura dos fatores que interferem na formulação e no significado das imagens do passado é fruto da compreensão da fotografia como

[...] resultado de um trabalho social de produção de sentido, pautado sobre códigos convencionalizados culturalmente. É uma mensagem, que se processa através do tempo, cujas unidades constituintes são culturais, mas assumem funções sógnicas diferenciadas, de acordo tanto com o contexto no qual a mensagem é veiculada, quanto com o local que ocupam no interior da própria mensagem (MAUAD, 1996, p. 90).

Essa perspectiva é, ao mesmo tempo, causa e consequência de transformações no interior de diversos campos do saber, notadamente os que compõem as Ciências Sociais. Entre

¹¹² Para a manutenção de seu poder, o Estado Nacional Moderno sistematizou ações de construção e disseminação do que viria a ser a Memória, a História e o Patrimônio de seu território, de seu “povo”. Neste sentido, instituições de preservação, práticas educativas e registros visuais (notadamente a fotografia) foram fundamentais para a legitimação da “identidade nacional” que estava sendo estruturada.

os “leitores do passado” estão os historiadores que, reformulando o próprio olhar, possibilitaram que a historiografia atravessasse marcos em sua dinâmica de construção e de reconstrução enquanto um saber com bases teóricas e metodológicas que agora existem para além do cânone do documento escrito. A ampliação dos recortes, a problematização de temáticas até então pouco trabalhadas e a inserção de novas fontes - entre elas, a fotografia - demandam novas habilidades de interpretação e de análise por parte dos historiadores. Ao ofício do historiador fica a urgente necessidade de, por meio de percursos metodológicos e de diretrizes teóricas, continuar aprimorando a sua prática para a compreensão das imagens do passado através das múltiplas linguagens, inclusive a fotográfica.

Esse movimento de inovações teórico-metodológicas teve como fundamento o diálogo transdisciplinar com a Antropologia e com a Sociologia. Como nos mostra Mauad (1996, p. 90), a Antropologia revela sua contribuição na medida em que inova na abordagem do conceito de cultura e na dimensão simbólica das práticas cotidianas. Já a Sociologia se destaca pela centralidade que atribui para a dimensão de classe da produção simbólica, para o papel ideológico na construção da signos de determinadas mensagens e para a hegemonia (como processo de disputa social) que se faz presente na própria produção da imagem. Nesse sentido, tendo como base as proposições de Ana Maria Mauad, endossamos a necessidade do historiador adotar uma abordagem histórico-semiótica na medida em que

[...] se é a associação da História à Antropologia ou à Sociologia (ou às duas juntas) que indaga sobre as maneiras de ser e agir no passado, é a Semiótica que oferece mecanismos para o desenvolvimento da análise e permite a compreensão da **produção de sentido** nas sociedades humanas como uma totalidade para além da fragmentação habitual que a prática científica imprime (MAUAD, 2005, p. 139, grifos nossos).

Ainda de acordo com Mauad (2005, p. 139), não apenas uma relação sintagmática é estabelecida na abordagem histórico-semiótica, a relação paradigmática também é inserida no momento de análise, pois ao mesmo tempo que a fotografia veicula um significado organizado, segundo as regras da produção de sentido, também estrutura uma representação final que é sempre uma escolha realizada dentro de um amplo conjunto de possibilidades. Neste sentido, o historiador – como leitor do passado que também realiza escolhas entre um conjunto de possibilidades – deve ter o compromisso de analisar as suas fontes por meio de um aparato metodológico, considerando

[...] a fotografia, simultaneamente como imagem/documento e como imagem/monumento. No primeiro caso, considera-se a fotografia como índice, como marca de uma materialidade passada, na qual objetos, pessoas, lugares nos informam sobre determinados aspectos desse passado - condições de vida, moda, infra-estrutura urbana ou rural, condições de trabalho etc. No segundo caso, a fotografia é um símbolo, aquilo que, no passado, a sociedade estabeleceu como a única imagem a ser perenizada para o futuro. Sem esquecer jamais que **todo documento é monumento, se a fotografia informa, ela também conforma uma determinada visão de mundo** (MAUAD, 1996, p. 91, grifos nossos).

Para a compreensão das mensagens veiculadas pela fotografia (entendida enquanto documento e monumento, enquanto índice e símbolo), é necessário que exista a investigação sobre o tempo e o contexto em que estas imagens foram produzidas, porque a fotografia é uma produção cultural localizada historicamente (CABRAL FILHO, 2008, p. 54). Sendo assim, o registro fotográfico é sempre histórico e, por isso, precisa de uma espacialidade para existir concretamente. Todos os aspectos integrantes são construídos a partir de um lugar e a fotografia é um destes lugares de memória (GRALHA, 2014, p. 71). Neste sentido,

[...] a análise histórica da mensagem fotográfica tem na noção de espaço a sua chave de leitura, posto que a própria fotografia é um recorte espacial que contém outros espaços que a determinam e estruturam, como, por exemplo, o **espaço geográfico**, o **espaço dos objetos (interiores, exteriores e pessoais)**, o **espaço da figuração** e o **espaço das vivências, comportamentos e representações sociais** (MAUAD, 1996, p. 93).

Assim, como o historiador pode ultrapassar o imediato e enxergar o que está para além do enquadramento? Como perceber a complexidade do espaço que estrutura esse registro visual e, ao mesmo tempo, encontrar vestígios para a compreensão do espaço mais amplo no qual a fotografia está inserida? Como buscar traços que não estão visíveis a “olho nu”? Como realizar uma análise coerente e séria se o próprio historiador é um leitor que consequentemente está inserido em um determinado contexto com diretrizes que também interferem no sentido que ele próprio atribui à fotografia?

Esses são alguns dos dilemas do historiador diante de qualquer tipo de fonte – fotográfica ou não. Nesse sentido, são os suportes teórico-metodológicos (como os apresentados ao longo deste capítulo), os conhecimentos e o domínio que garantem a objetividade necessária para a identificação e a seleção das fontes, bem como para a sua análise.

Assim, se o recorte espacial e social do fotógrafo determina a sua forma de olhar o mundo, com o historiador essa dinâmica não é diferente. Não é por acaso que, para além da

crítica ao “olhar inocente” dos responsáveis pelos registros fotográficos, os debates engendrados na década de 1990 também foram responsáveis pela compreensão dos “filtros culturais, ideológicos e políticos que sempre conduzem os padrões historiográficos predominantes, os quais, por sua vez, influenciam modos de ver e de olhar as imagens” (GRALHA, 2014, p. 57-58).

Neste sentido, a compreensão da fotografia como resultado de uma experiência histórica de julgar, escolher e interpretar é basilar para o trabalho de composição do conhecimento sobre o passado engendrado substancialmente pelos historiadores. Aqueles que têm na fotografia uma possibilidade investigativa,

[...] entram em contato com esse presente/passado e os investem de sentido, um sentido diverso daquele dado pelos contemporâneos da imagem, mas próprio à problemática a ser estudada. Nisso reside a competência daquele que analisa imagens do passado: no problema proposto e na construção do objeto de estudo. **A imagem não fala por si só; é necessário que as perguntas sejam feitas** (MAUAD, 2005, p. 172, grifos nossos).

Desta maneira, seja como objeto ou como fonte de estudos e pesquisas, a fotografia necessariamente apresenta uma mensagem que só pode ser compreendida em sua complexidade a partir do momento em que a historicidade, os agentes e os interesses do registro são sistematicamente investigados. É na busca dessa mensagem que essa investigação se estrutura.

3.2 Entre estacas e aterros: as obras do Porto da Parahyba em imagens

Qual era a imagem do Porto do Capim que as instituições, o Estado e as classes dominantes pretendiam preservar? Existe uma intenção deliberada de disseminação dessa imagem em determinados momentos específicos, como nas obras do Porto Internacional do Varadouro? Essa imagem, de fato, alcança o grande público e molda opiniões ou fica restrita aos letrados que, pertencentes às camadas médias e dominantes da sociedade, já seguiam os parâmetros modernos? E sobre os trabalhadores que estavam cotidianamente no Porto, existe alguma imagem? Se sim, elas foram deliberadas, elaboradas para serem disseminadas?

Para responder tais perguntas se faz necessário compreender que além das ações e iniciativas engendradas pelo poder público no espaço urbano, vinham sendo construídos mecanismos e discursos para a internalização de uma nova postura por parte das classes médias urbanas durante o processo de modernização. Essa internalização, estruturada por meio da

diferenciação em relação ao outro – nesse caso, às pessoas pobres, à classe trabalhadora –, também encontrava na fotografia um potencial de desenvolvimento.

Portanto, a fotografia não expressaria nem neutralidade nem tampouco a produção realista e objetiva das coisas do mundo, mas é ela própria o **resultado de condicionantes históricos interessados em construir uma realidade idealizada para atender a demandas bem objetivas de grupos no poder** (CABRAL FILHO, 2007, p. 7, grifos nossos).

É justamente para atender a demandas objetivas dos grupos de poder, mais especificamente dos interessados nos lucros provenientes do desenvolvimento das atividades comerciais na capital paraibana, que encontra-se o conjunto de fotografias das obras do Porto Internacional da Parahyba¹¹³ que, à luz do debate teórico-metodológico já apresentado neste capítulo, apresentaremos e analisaremos a seguir.

Pelo que a numeração presente em cada fotografia indica, esse conjunto soma mais de 120 fotografias, das quais tivemos acesso a 65.¹¹⁴ A esse respeito, uma das premissas do tratamento crítico das fotografias, apresentada por Mauad (2005)¹¹⁵, é fundamental: a noção de série ou coleção. Isto porque, por um lado, é somente ultrapassando o limite da análise individual de cada fotografia que surge o questionamento acerca da ausência de algumas fotografias na coleção. Teriam se perdido no tempo? Sua ausência foi proposital? Que imagem oculta essa ausência nos revela?

Essa mesma premissa nos permite analisar as fotografias, individualmente e em conjunto, por meio do estabelecimento de correlações também com diferentes suportes da cultura material, como os jornais da época – contribuindo para uma análise mais coerente e assertiva no que diz respeito às intencionalidades por trás das imagens formuladas e disseminadas sobre o Porto da Parahyba.

¹¹³ As fotografias encontram-se no Acervo do Porto de Cabedelo (PB).

¹¹⁴ Como a digitalização das imagens não foi feita por mim, seria necessário ir ao Acervo do Porto de Cabedelo para confirmar se as fotografias que não se encontram digitalizadas não estão, de fato, no referido acervo, o que não foi possível em decorrência do período pandêmico.

¹¹⁵ Mauad (2005) aponta três premissas fundamentais no tratamento crítico das fotografias, nomeadamente: 1. A **noção de série ou coleção** que, ultrapassando o limite de um simples exemplar, propõe o estabelecimento de correlações com diferentes suportes da cultura material; 2. O **princípio de intertextualidade** que, por meio da concepção da fotografia como suporte de relações sociais, estabelece a importância do levantamento e conhecimento de outros textos da cultura histórica para a compreensão dos códigos que homologam as fotografias dentro do processo mais amplo de sentido social; e 3. O **trabalho transdisciplinar** do historiador que, ultrapassando os limites da crítica tradicional e incorporando os saberes populares, deve desenvolver novos questionamentos e procedimentos teórico-metodológicos em consonância com outros saberes que existem para além da disciplina em questão.

Não por acaso, como é possível ver no quadro a seguir, nenhuma das 65 legendas faz qualquer tipo de menção aos trabalhadores responsáveis pela execução das obras e do manuseio dos equipamentos e embarcações que se apresentam como foco dos registros. Assim, apesar de se configurar como força motriz indispensável ao desenvolvimento de tal empreendimento, apenas pela análise das legendas já é possível constatar que a classe trabalhadora definitivamente não ocupa lugar central no eixo motivador das fotografias.

Quadro 2 – Fotografias das Obras do Porto da Parahyba¹¹⁶

Nº	LEGENDAS	DIA	MÊS	ANO
1.	Transporte das barras de aço para a armadura das estacas de concreto		janeiro	1922
2.	Cortando as barras de aço para armadura das estacas de concreto		janeiro	1922
3.	Sem título		janeiro	1922
4.	<i>Transporting the Reinforcement for Concrete Piles</i>		janeiro	1922
5.	<i>Transporting and Monunting of the Forms from the Concrete Piles</i>		janeiro	1922
6.	Confeccionando estacas de concreto		janeiro	1922
7.	Transporte das armaduras para estacas de 21m. de comp. e de 35cm. de diam.		janeiro	1922
8.	Vista das formas para a construção das estacas		janeiro	1922
10.	Aterro de capinzal com lama ***** na Parahyba		janeiro	1922
12.	Capinzal. Instalação do locomovel e britador		janeiro	1922
14.	Construção provisória de armazéns do capinzal		janeiro	1922
15.	Local do cães		janeiro	1922
16.	Local do cães		janeiro	1922
17.	Construção das formas para as estacas		janeiro	1922
19.	O britador	1	maio	1922
21.	Bate estacas	10	fevereiro	1922
22.	Abrigo para a construção das armaduras para as estacas	10	fevereiro	1922
25.	Capinzal, Lama secando	10	fevereiro	1922
26.	Capinzal, armázem e officinas provisórias		fevereiro	1922
27.	Capinzal, construção do depósito provisório	10	fevereiro	1922
29.	Abrigo para a construção das estacas de concreto	10	fevereiro	1922
30.	Estacas de concreto	10	fevereiro	1922
32.	Draga Parahyba trabalhando na bacia	10	fevereiro	1922
37.	Estação (ilegível)	15	fevereiro	1922
38.	Construção do depósito provisório	15	fevereiro	1922
39.	Officinas provisórias e construção do caes provisório	2	março	1922

¹¹⁶ Optou-se por manter a escrita original das palavras, conforme estão nas legendas das fotografias. As palavras ilegíveis estão simbolizadas por uma interrogação entre parênteses: “(?)”.

40.	Aterrando para a estrada de ferro provisória	2 março 1922
41.	Armazem nº2 e escriptorio do engenheiro	3 março 1922
42.	Construção das formas e armaduras para as estacas de (?)	3 março 1922
44.	Construção das formas para as estacas de cimento (?)	3 março 1922
45.	Construção do caes provisório	7 março 1922
49.	Vista da lama drgada, atraz da faxina	7 março 1922
50.	Armazens e britador	7 março 1922
51.	Construção para as estacas de concreto	7 março 1922
56.	Construção das formas para as estacas de concreto	15 março 1922
57.	Construção das estas (?) de concreto	15 março 1922
58.	Construção das formas para as estacas de concreto	15 março 1922
59.	As estacas de concreto	15 março 1922
60.	Construção das formas para as estacas	15 março 1922
61.	Construção estacas de concreto	15 março 1922
62.	Construção das formas para as estacas de concreto	15 março 1922
63.	Porto e Guindastes	20 março 1922
64.	Principio do caes provisório	3 março 1922
66.	Trapicho, rebocador. Bichalho	20 abril 1922
68.	Vista das officinas prov. e a construção das estacas de concreto	1 abril 1922
69.	Construção da ponta provisória para o caes provisório	1 fevereiro 1922
70.	Construção do caes provisório	26 abril 1922
74.	Construção do caes provisório	1 maio 1922
76.	Experiência das estacas de concreto armado, distância entre os suportes de 9m.	10 maio 1922
86.	Draga picão	1 julho 1922
87.	Estaca no carro para transporte	1 julho 1922
88.	Transporte de estacas para o batelão	1 julho 1922
89.	Transportando estacas para batelão	1 julho 1922
90.	Bate estaca	1 julho 1922
93.	Rebocador Fortaleza e Arieiro Porto Alegre	2 agosto 1922
94.	Lama na baixa-mar	1 agosto 1922
95.	Draga victoria	25 agosto 1922
96.	Draga picão e. batelão	25 agosto 1922
98.	Draga imbarie	25 agosto 1922
101.	Transportando estacas	26 agosto 1922
108.	Officinas em Parahyba	novembro 1922
111.	Embarcações	novembro 1922
112.	Rebocador S. Antonio	novembro 1922
123.	Transporte de estacas	10 janeiro 1923

Fonte: Quadro elaborado pela autora com base nas fotografias do Acervo do Porto do Cabedelo (2020).

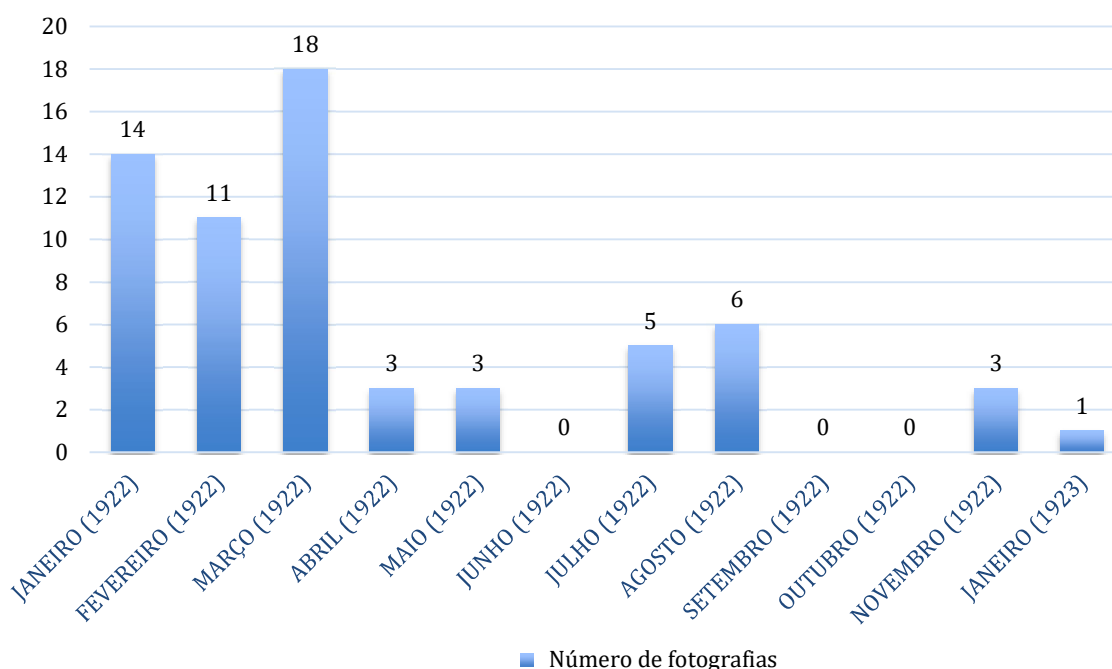
Uma análise mais detalhada sobre esses aspectos e sobre a composição das fotografias dar-se-á ao longo deste capítulo. Por ora, cumpre informar que todas as legendas fazem menção a características físicas do ambiente (capinzal, lama secando, lama na baixa-mar), bem como a processos de trabalho (transportando estacas, construção do cais provisório, construção para as estacas de concreto, transporte das barras de aço), a locais (oficinas, armazéns, cais, trapiche, depósito, abrigos) e a equipamentos das obras e da região portuária (guindastes, draga, rebocador, bate estaca, locomóvel).

Essa característica reforça a motivação da realização das fotografias, manifestando-se com a intencionalidade de comprovação do andamento das obras para garantir a legitimidade do empreendimento no porto e a continuidade de aplicação de verbas públicas por parte do Governo Federal, na figura do então Presidente Eptácio Pessoa¹¹⁷.

Temporalmente, com exceção da fotografia n. 123. *Transporte de estacas* (cuja datação é de 10 de janeiro de 1923), todas as fotografias foram registradas no ano de 1922, mais especificamente nos meses de janeiro, fevereiro, março, abril, maio, julho, agosto e novembro, como é possível visualizar no gráfico a seguir.

¹¹⁷ Por meio dos depoimentos coletados em entrevistas e cartas, José Joffily (1983, p. 89) se refere a uma hipótese ainda mais delicada: a falsificação de fotografias enviadas ao governo federal. A poetisa paraibana Aurina Silva (amiga de Eptácio Pessoa), em depoimento ao autor (29/04/1983), afirma, por exemplo: “Quando Eptácio me mostrou algumas fotos, como sendo das obras do porto, duvidei prontamente de sua autenticidade”. Joffily (1983) apresenta ainda os escritos do estudioso paraibano Hernani Dantas que, em carta ao autor (17/07/1983), afirma terem sido exibidas uma “profusão de fotografias persuasivas”, acrescentando: “Estas, passando de mão em mãos, talvez sem legendas esclarecedoras mas envolvidas em apreciações apressadas, de ouvido-em-ouvido, redundariam no mal-entendido que chegou até os nossos dias”. A hipótese já havia sido mencionada por Linduarte Noronha no Jornal *A União*, durante a década de 1960. Em matéria intitulada “Capim, o Porto Fantasma de Eptácio”, o autor afirma que “os ‘construtores’ da obra fantasma enviavam ao Presidente fotografias do Porto do Paraná, como ‘aspectos’ do ancoradouro paraibano” (Jornal *A União*. Capim, o porto fantasma do Eptácio. 30 de dez. de 1960).

Gráfico 2 – Quantitativo das fotografias do Porto da Parahyba por mês de registro (Janeiro de 1922 – Janeiro de 1923)



Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base nas informações contidas nas fotografias.

Os dados apresentados acima indicam que o mês de março agregou um maior número de fotografias em relação aos outros meses. Em conjunto com janeiro e fevereiro, tem-se o primeiro trimestre do ano com mais registros das obras do porto, justamente no período de início das obras, o que conversa com a já mencionada necessidade de comprovação dos serviços. O mesmo não ocorre nos meses seguintes que apresentam uma baixa exponencial no número registros – com os meses de junho, setembro e outubro, por exemplo, sem contar com nenhuma fotografia registrada.

Vejamos agora, mais detidamente, os aspectos que, estando presentes nas obras do porto, relacionam-se com a composição das fotografias, notadamente: o fotógrafo, a cidade, os trabalhadores, as hierarquias e a disciplina de trabalho.

3.2.1 O fotógrafo

Apenas três fotografias (Imagens 16, 17 e 18) contêm o registro do nome “Stuckert”, localizado no canto inferior esquerdo, indicando pertencerem a Eduard Stuckert, fotógrafo suíço radicado na Parahyba, extremamente influente e com grande prestígio social. Como

apontado por Lira (1997, p. 64), ele foi “responsável pela formação de toda uma geração de fotógrafos” na cidade e pela criação do Foto Stuckert¹¹⁸, onde vendia material fotográfico e atendia a sua clientela.

Mesmo sem a assinatura de Eduard Stuckert, deduzimos que as outras fotografias também pertencem a ele, tendo em vista que elas integram uma única coleção. Além do mais, algumas dessas imagens foram veiculadas na *Revista Era Nova* e são atribuídas ao mesmo, como indica Bertrand Lira (1997, p. 64) quando afirma que o periódico teria estampado “dez fotografias das ‘obras do Porto da Parahyba’ assinadas por Eduardo Stuckert e com legenda na própria imagem”.

Comprovada essa hipótese, voltamos à Mauad (2005, p. 141), quando a autora explica que “não seria exagero afirmar que o controle dos meios técnicos de produção cultural, até por volta da década de 1950, foi privilégio da classe dominante ou frações dessa”, tendo em vista que “o controle dos meios técnicos de produção cultural envolve tanto aquele que detém o meio quanto o grupo ao qual ele serve, caso seja um fotógrafo profissional”.

Nota-se, por conseguinte, os interesses das classes dominantes e dos dirigentes do Estado expressos no resultado do serviço prestado por Eduardo Stuckert (profissional liberal pertencente a uma elite letrada) que, por meio do controle dos meios técnicos da fotografia, registra as obras do Porto da Parahyba.

3.2.2 A cidade que se encontra no porto

Como já mencionado, a capital paraibana era, nas palavras de Mario de Andrade, “uma cidade velha e nova, muito desmantelada com tudo de mistura”. Ao longo deste trabalho, procuramos evidenciar essa pluralidade de formas de se viver no tecido urbano por meio de exemplos circunscritos na região portuária, como é o caso da Praça 15 de Novembro.

Essa cidade “com tudo de mistura” também parece se fazer presente como plano de fundo das fotografias do porto. Nelas, a pretensa modernidade expressa, por exemplo, no foco dado às embarcações suntuosas (Imagens 26 e 27), nos equipamentos utilizados para o

¹¹⁸ Localizado de forma inicial, muito provavelmente, na Maciel Pinheiro, nº 33 (próximo à região portuária), segundo informações coletadas por Bertrand Lira (1997, p. 63) no *Almanach do Estado da Parahyba do Norte* (1922) que tratava sobre a “venda de material fotográfico na loja de Eduardo Stuckert & Filho” na referida localização.

desenvolvimento das obras (Imagem 25) e na própria degradação ambiental gerada por tais empreendimentos (Imagens 28 e 29), contrasta-se com a vida rural que emerge na cidade, com as árvores para sombra, as bananeiras (Imagem 16), os coqueiros (Imagem 21) e os casebres (Imagem 17) – denotando se não a moradia, mas ao menos a já enfatizada permanência e o fluxo de pessoas na região portuária.

Desse modo, essas são

[...] imagens paradoxais que nos permitem pensar que a mensagem fotográfica nos possibilita a identificação de conflitos e de contradições envolvendo os desejos que pretenderam instituir um modelo de cidade que são até certo ponto questionadas pelo conteúdo destas fotografias quando revelam a presença opositora de pobres nas ruas centrais da cidade em plena negação a tal modelo idealizado (CABRAL FILHO, 2007, p. 12).

Nesse contexto, destaca-se a existência de edifícios comerciais como o da “F. H. Vergara & C^a” (Imagem 14), firma localizada na Praça Álvaro Machado, nº 54 e que possuía muitos armazéns na região portuária, bem como filiais em Campina Grande e Guarabira. A firma importava diretamente querosene, farinha de trigo e gêneros de estiva, além de comprar algodão, açúcar, semente de mamona e outros gêneros do país, ao passo em que vendia arame farpado e para enfarpar, algodão e máquinas “Aguia” para descaroçar algodão.¹¹⁹

Tendo Francisco Honorato Vergara como um dos fundadores, a F. H. Vergara & C^a contou com a participação de Isidro Gomes da Silva, Presidente da Associação Comercial, por exemplo, o que denota a importância e centralidade da firma na busca pelo desenvolvimento das atividades comerciais na região portuária, característica comum na região do Varadouro.

Em meio a processos de abandonos e efervescências provenientes dos já mencionados interesses comerciais das classes dominantes da capital nesta área, o Porto do Capim vai se constituindo por meio da reunião desses e de outros elementos que, se relacionando muitas vezes de maneira antagônica, refletem as dualidades e a dialética da vida urbana, como pode ser visto no trecho do relatório escrito por Joaquim Inácio¹²⁰, em sua visita à capital paraibana no ano de 1924:

¹¹⁹ Jornal *A União*. Anúncio da F. H. Vergara & C^a. 29 de março de 1923.

¹²⁰ “Joaquim Inácio, viajante proveniente do estado vizinho do Rio Grande do Norte chega à capital paraibana revestido do discurso oficial dos interventores, associando as intenções das reformas urbanas ao ideal de uma vida ‘moderna’. Ele busca apreender as transformações pelas quais a cidade passa nesse momento, as quais são em vários momentos relacionadas a exemplos das reformas urbanas muito comuns no início do século XX no Brasil” (ALMEIDA, 2005, p. 2). Para mais detalhes ver: Viajante, Cronista e Aprendiz de Turista: Olhares sobre a cidade da Parahyba na década de 1920, artigo de Maria Cecília Fernandes de Almeida (2005) nos *Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e*

No dia 10 de setembro, em um comboio da Great Western, cheguei à capital Parahybana. Eram, talvez, onze horas quando o trem parou na **Estação, que fica localizada à margem do Sanhauá**, na parte baixa da cidade. Aquella hora de um dia intensamente luminoso, não era muito crescido o movimento da gare, [...] **A poucos passos está o ancoradouro que é na bacia do Sanhauá, ao pé da cidade.** [...] A caminho do Hotel Globo, um vasto edificio na parte baixa da Cidade, olhando para o rio, com **vastas acomodações**, caminhei ao lado de um grande **depósito de manilhas de barro vidrado** a serem utilizadas ainda nos esgotos sanitários da cidade (INÁCIO, 1987, p. 3-4 apud ARAÚJO, 2006, p. 71, grifos nossos).

No entanto, recorrendo às palavras de Maria Cecília Fernandes de Almeida (2005, p. 4),

Se à época da viagem de Ignácio, a imagem portuária na região do Varadouro por ele encontrada - com ‘grandes dragas [que] descansavam, por ali, placidamente, do intenso trabalho que vinham de realizar aprofundando a vasa lamacenta do rio’, e com a exposição ‘pelo vasto caes, em galpões ou em céu aberto, [de] uma grande quantidade de material para o porto’ - criou grandes expectativas, suas intervenções pouco contribuíram para transformar a imagem e a dinâmica local, ao contrário do que certamente imaginava o visitante.

Imagem 14 – Transporte da Armadura para Estacas de Concreto



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

3.2.3 Os trabalhadores

São poucas as fotografias onde é possível visualizar a classe trabalhadora do porto com o mínimo de nitidez e detalhes. A maior parte delas abrange um panorama amplo – quando o fotógrafo direciona o registro a partir de um ponto mais alto, realizando a captura de uma dimensão maior e mais focada na amplitude dos trabalhos realizados –, apresentando os trabalhadores “como objetos semelhantes a outros elementos” (CIAVATTA, 2012, p. 35).

Essa composição não acontece ao acaso. Ao passo em que o autor se distancia deliberadamente dos objetos fotografados, ele colabora para a instrumentalização da fotografia como propaganda em defesa, nesse caso, do funcionamento das obras do porto. Como explicitado por Ciavatta (2012), essa dinâmica é muito comum nas fotografias do início do século XX, principalmente nesse contexto de reformas urbanas e modernização.

Nas poucas fotografias em que os trabalhadores braçais aparecem com mais realce e ênfase (Imagens 15 e 16, por exemplo), a câmera está a uma distância média dos objetos e, nesse caso, dos trabalhadores, de modo que estes ocupam uma parte considerável do registro, ao passo em que ainda é possível relacioná-los ao ambiente que os rodeia, como o território das obras, as embarcações, as oficinas cobertas com telhas e os barracões cobertos com palha, a vegetação e os prédios.

Nelas, um aspecto comum à maior parte dos trabalhadores braçais que se destaca é a cor de pele. Salvo raras exceções, esses trabalhadores são homens de pele preta e parda, o que em grande medida evidencia a precarização dos espaços de trabalho ocupados por essa população, principalmente em um contexto com apenas 32 anos de distância temporal em relação à abolição da escravidão no Brasil, cujas pesadas permanências se fizeram sentir ao continuar a atribuir aos ex-escravizados e a seus filhos uma posição subalterna e marginalizada na sociedade, no mesmo período em que forja-se um homem “livre” submetido, na verdade, ao assalariamento¹²¹. Em conjunto com esse panorama, na cidade da Parahyba tem-se muito fortemente a presença de trabalhadores cuja cor de pele denota a miscigenação de índios com brancos (os chamados “caboclos” à época), principalmente em razão do fenômeno das secas¹²², nos quais os flagelados saem do sertão em direção ao litoral buscando melhores condições de vida, mas encontram apenas mendicância ou precarização do trabalho na capital paraibana.

¹²¹ “É este homem livre – leia-se, ‘livre’ da propriedade dos meios de produção, isto é, despossuído – que será a figura essencial na formação do mercado capitalista de trabalho assalariado” (CHALHOUB, 2012, p. 46).

¹²² “Após a terrível seca de 1877, outras se seguiram: as secas de 1900, 1903, 1904, 1915 e 1919 (CARNEIRO, 1999), em todas elas uma nova onda de migrantes enchiam a cidade da Parahyba e os cemitérios locais, e de todo o Estado. A cidade pequena se encheu de casas de pau-a-pique e telhados palha.” (KOURY, 2018, p. 17).

Imagem 15 – Transporte das barras de aço para a armadura das estacas de concreto



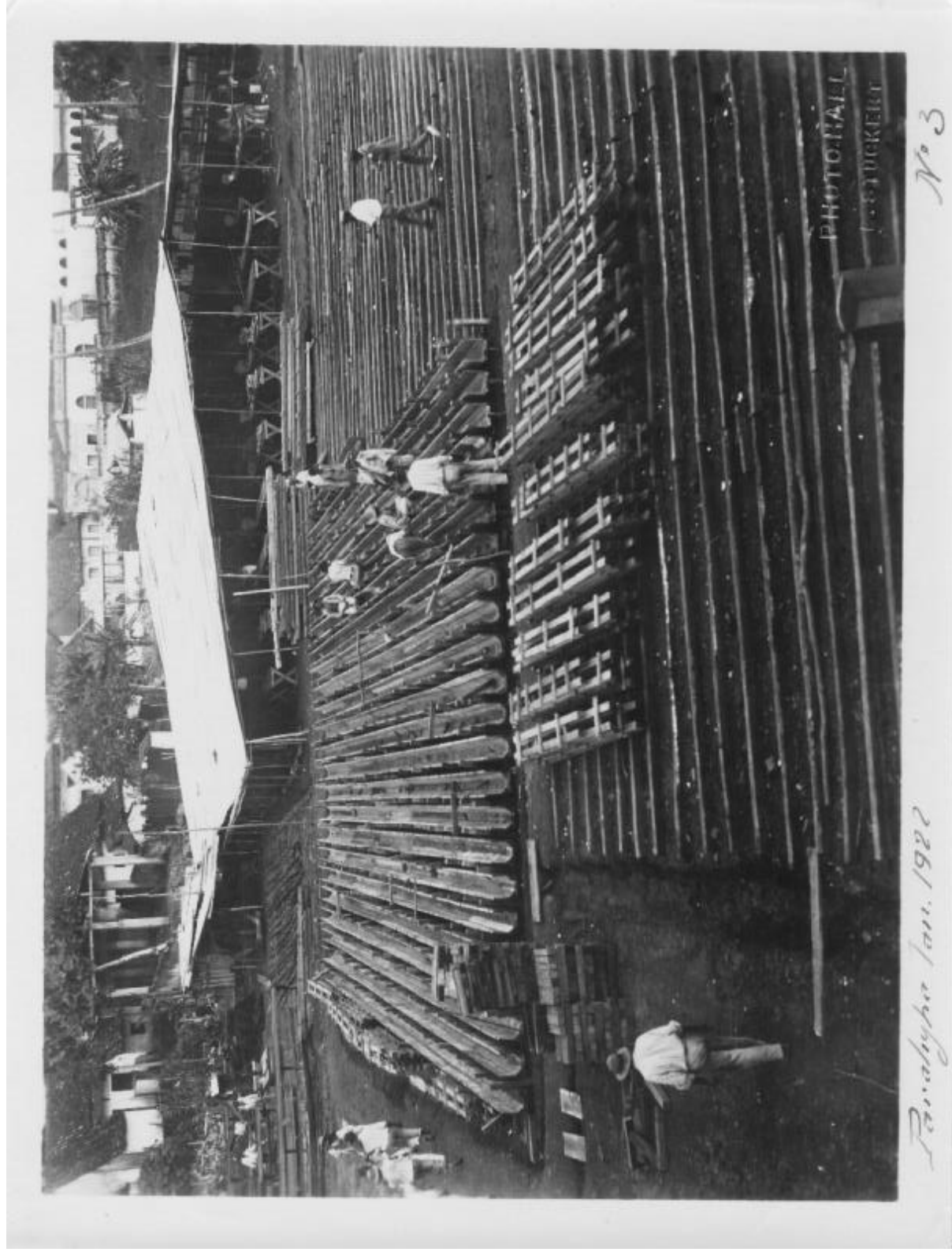
Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 16 – Cortando as barras de aço para armadura das estacas de concreto



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 17 – Obras do Porto da Parahyba (Janeiro de 1922)



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 18 – Transporte e Montagem das Formas das Estacas de Concreto



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 19 – Confeccionando estacas de concreto



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Somando-se às questões étnicas, nota-se a presença do trabalho infantojuvenil nas obras do porto (Imagens 16, 22 e 24), sendo possível visualizar adolescentes e crianças. Essa característica não era, no entanto, exclusividade das obras do Porto da Parahyba.

Como apontado por Diognnys Cardoso Estevam (2019, p. 155), ancorado na historiadora Angela de Castro Gomes (2002), apesar dos anos da Primeira República terem sido “fundamentais para a constituição de uma identidade de trabalhadores e também o momento inicial das lutas por direitos sociais do trabalho no Brasil”, no plano constitucional, apenas “em 1934 surgiria a preocupação com o menor trabalhador”, com a proibição do “trabalho para menores de 14 anos que não tivessem permissão judicial”.

Tanto eles quanto os trabalhadores adultos encontravam-se descalços e, com exceção dos chapéus em razão do sol, não apresentavam a posse de qualquer tipo de equipamento de proteção, como luvas, máscaras ou botas, ficando suscetíveis assim à acidentes de trabalho.

É o caso de Roberto d’Oliveira, auxiliar do major Pedro Maul, que foi vítima de queimaduras provenientes do contato com o ácido sulfúrico enquanto dirigia o serviço de estiva a bordo do vapor inglês *Student* em 1912. Segundo o Jornal *O Norte*:

Roberto tentando passar por cima de umas caixas cahiu em cima de uma grande quantidade daquela substancia que se extravasava de uma das caixas do carregamento do dito vapor.

Socorrida a victima foi transportada para sua residencia. Apresenta queimaduras no rosto, mãos, braços e thorax. As suas vestes ficaram em grande parte carbonizadas devido a acção do acido.

O seu estado é, contudo, lisongeiro.¹²³

Apesar da falta de segurança, é a questão salarial que se destaca no que diz respeito às reivindicações dos operários por melhores condições de trabalho. Essas reivindicações acontecem tanto de forma conciliatória por meio da mediação da Associação Comercial da Paraíba, por exemplo, quanto de forma autônoma e mais direta, por meio do envio de delegados para negociação salarial e do uso de força física.

Em 1917, antes mesmo do início das obras de melhorias no Porto da Parahyba, os estivadores discutem a possibilidade de uma greve eminente caso a tabela de salários não seja atualizada, por exemplo. Nesse contexto, são os próprios trabalhadores que se articulam, através

¹²³ Jornal *O Norte*. Queimaduras de acido sulfúrico. 18 de setembro de 1912. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&pesq=estivador%20porto&pasta=ano%20192&hf=memoria.bn.br&pagfis=2465>. Acesso em: 18 out. 2022.

do Sindicato do Trabalho de Estivas, lutando por essa e por outras demandas, como é possível ver na matéria do Jornal *O Norte*:

Os estivadores que fazem parte do «Syndicato do Trabalho de Estivas», com séde nesta villa, acabam de enviar delegados aos encarregados dos serviços, afim de ser combinada a nova tabela de salarios, a qual, segundo nos consta soffrerá a seguinte alteração:

— O dia que era pago a 4\$000 será do dia 5 de Setembro em diante cobrado a 6\$000; a noite que era paga a 8\$000, será da mesma data em diante, a 10\$000.

Caso os encarregados do serviço de estivas, que são os srs. João Pires de Figueiredo, Pedro Maul, Antonio da Costa e Silva e Roberto de Oliveira, não acceitem a proposta acima, será declarada a greve com a cooperação de outras classes proletárias da villa.

Além da elevação de salários, os estivadores propuseram outras medidas em bem da classe, taes como caber a escolha dos homens destinados aos diversos trabalhos, ao delegado do «Syndicato» que estiver de dia, inicio dos mesmos ás 7 horas e termino ás 17, 2 horas para as refeições, etc.¹²⁴

Na mesma edição, o Jornal *O Norte* apresenta uma notícia que expressa a outra forma de reivindicação da classe trabalhadora ligada à região portuária do estado da Paraíba: o uso da força física. Tratando-se, nesse caso, de um conflito entre os estivadores sindicalizados e Manuel Pires do Amaral, praticante da barra, causado por provocações proferidas pelo mesmo.

Um facto digno de censura teve logar hontem no estabelecimento commercial do sr. João Pires de Figueiredo, quando ali se effectuava o pagamento dos estivadores.

Alli se encontrando o praticante da Barra, sr. Manuel Pires do Amaral começou a emitir conceitos pouco lisonjeiros aos syndicalistas, resultando fortissima discussão com o grupo presente, composto de mais de 20 homens; o conflito não poudo ser evitado, penetrando alguns estivadores no escriptorio do sr. João Pires, vibrando pancadas diversas no praticante Amaral, com tamboretas ali postados.

Graças a intervenção dos mais prudentes, cessou a lucta, comparecendo depois a policia que intimou os luctadores a comparecerem á presença do cel. João Vianna, delegado da policia.

Este, com a prudência que lhe é peculiar, aconselhou aos estivadores a se manterem dentro da ordem, afim de evitar complicações futuras, mandando deter em seguida o estivador João «Vermelho», para averiguações.

Este facto foi bastante para ser emmediatamente paralysado o trabalho de estivas no molhe da Great Western, allegando os syndicalistas que só voltariam ao trabalho depois da liberdade do companheiro.

¹²⁴ Jornal *O Norte*. Cabedello. 28 de Julho de 1917. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&pesq=estivador%20porto&pasta=ano%20192&hf=memoria.bn.br&pagfis=7357>. Acesso em: 18 out. 2022.

Feita a inquirição necessária o cel. João Vianna mandou por em liberdade o estivador detido, voltando todos ao trabalho.

O escriptorio do sr. João Pires de Figueiredo ficou damnificado nos gradis e moveis, em consequencia do conflito.

O proletário deve reclamar os seus direitos dentro da orbita da paz, afim de conseguir o apoio do povo e do Governo. A reacção physica deverá ser a medida extrema e não o inicio de uma congregação operaria.¹²⁵

Ao mesmo tempo em que não entra em detalhes sobre o conteúdo dos insultos enunciados pelo praticante da barra, a matéria direciona a sua crítica aos estivadores, indicando a forma de reivindicação que, segundo o seu redator, é a correta, no caso, a pacífica. Além disso, nota-se que, apesar da possibilidade de greve ser apontada em razão das questões salariais, são os laços de solidariedade entre os estivadores que, nesse momento, gera a paralisação dos mesmos em nome da liberdade do estivador João *Vermelho*.

Os laços de solidariedade não são, no entanto, os únicos existentes entre os trabalhadores. Os conflitos internos também são marcas dessa relação, como no caso de José Merencio e Manuel Bernardino de Sousa, trabalhadores das máquinas das obras do porto.

José Merencio e Manuel Bernardino de Sousa ambos trabalhadores do porto, em serviços de máquinas, estavam intrigados há dias por questões que, apesar de pouca monta, os tornavam inimigos irreconciliáveis.

Hontem a fatalidade quis que os dois se encontrassem peito a peito e depois de uma acalorada discussão em torno ao facto que os separava, Manuel Bernardino desfechou dois tiros de pistola mauser em José Merencio, que morreu dentro de poucos minutos.

O crime se deu ás 13, 30 numa das dragas da Comissão das Obras do Porto. O criminoso tentou evadir-se, passando por dois guardas civis que não se atreveram a agarrar-o, sendo afinal preso por um valente inferior do 22.º batalhão de caçadores, que commandava a guarda da Alfandega.

O exame de necropsia na victima foi feito pelo dr. Jayme Lima, estando o inquerito a cargo do dr. João Franca, delegado do 1.º districto.

Consta que a provocação partiu de José Merencio, que estava embriagado e armado de faca de ponta.¹²⁶

¹²⁵ Jornal *O Norte*. Cabedello. 28 de Julho de 1917. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120774&pesq=estivador%20porto&pasta=ano%20192&hf=memoria.bn.br&pagfis=7357>. Acesso em: 18 out. 2022.

¹²⁶ Jornal *O Norte*. Um assassinato nas obras do porto. 07 de maio de 1922. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/cache/4520604312403/I0011978-7-0-003327-002123-006654-004246.JPG>. Acesso em: 18 out. 2022.

A postura dos dois trabalhadores, que estavam armados, e o conflito que tem como desfecho a morte de José Merencio, em uma das dragas do porto, certamente não correspondiam à imagem que o Estado e os entusiastas da modernização do porto ansiavam para a cidade.

Situações como essa revelam, por conseguinte, um cotidiano repleto de ações da classe trabalhadora que – sendo incompatíveis com o discurso moral das classes dominantes e do Estado – evidenciam, por sua vez, a já mencionada complexidade da vida urbana, principalmente em um momento de transição de trabalho escravo para o livre, onde era

[...] muito difícil fazer uma demarcação precisa entre homem pobre vagabundo e homem pobre trabalhador, da mesma forma era muito **difícil estabelecer fronteiras entre certas práticas ilegais da população pobre e as ações consideradas crime contra a sociedade** (DINIZ, 1988, p. 134 *apud* CHAGAS, 2004, p. 183, grifos nossos).

Vivendo na linha tênue entre esses dois “universos” ainda não tão desassociados, esses trabalhadores são contemporâneos ao período em que, como apontado por Tiago Bernardon de Oliveira (2003), ao investigar a mobilização operária nas duas primeiras décadas do século XX, estão se formando justamente

[...] as premissas ideológicas que servirão de pano de fundo na relação entre capital e trabalho, entre patrão e empregado, e entre Estado e operariado, na medida em que o Estado repercute as concepções elaboradas pela classe dominante e estabelece o critério de cidadania a partir da idéia do “bom trabalhador” (OLIVEIRA, 2003, p. 59).

A imagem do “bom trabalhador” é formulada e impulsionada, dessa maneira, por intermédio de uma nova “ética do trabalho” que busca conferir a este um “valor positivo, tornando-se então o elemento fundamental para a implantação de uma ordem burguesa no Brasil” (CHALHOUB, 2012, p. 65).

Como destaca Chalhoub (2012, p. 47), o trabalhador “livre” foi, portanto, submetido às “leis do mercado de trabalho assalariado” por meio de “dois movimentos essenciais, simultâneos e não excludentes: a construção de uma nova ideologia do trabalho e a vigilância e repressão contínuas exercidas pelas autoridades policiais e judiciárias”.

Nesse sentido, era necessário combater ativamente as práticas características das “classes perigosas” em um contexto onde, como apontado por Chalhoub (1996, p. 23), a noção

da “pobreza de um indivíduo era fato suficiente para torna-lo um malfeitor em potencial”.¹²⁷ De acordo com essa compreensão, se “os pobres carregam vícios, os vícios produzem os malfeitores, os malfeitores são perigosos à sociedade; juntando os extremos da cadeia, temos a noção de que os pobres são, por definição, perigosos” (CHALHOUB, 1996, p. 22).

Indiscutivelmente, a difusão dessa nova ideologia acontece também pelos meios de comunicação, notadamente os jornais que “estavam empenhados na campanha pela repressão às ‘classes perigosas’, que eram, na prática, confundidas com as classes pobres” (MATTOS, 2009, p. 160). Não por acaso, encontramos matérias na seção “Com a Polícia” do Jornal *O Norte* que, com teor de desaprovação, apresentam casos como o de Eloy de tal, trabalhador do porto, que em razão de uma falta de decoro provoca uma situação embaraçosa na rua Peregrino de Carvalho:

E’ para se lastimar que a policia não mantenha ao menos um guarda civil na rua Peregrino de Carvalho, sendo, como é, um dos pontos mais movimentados da Capital, durante a noite.

Ainda hontem, no Café Rio Branco, depois de algumas cervejas, Eloy de tal, empregado das Obras do Porto, entendeu de insultar um pacato e gordo russo, proprietário duma marcenaria, com as palavras mais obscenas que se possa imaginar, sem a minima consideração pela senhora do dono do café nem pelas meninas que ali trabalham.

E’ dregadante e policia tem o dever de evitar a reprodução de factos semelhantes.¹²⁸

Assim como essa, a maior parte das matérias não apresenta qualquer tipo de cuidado com uma contextualização mais aprofundada acerca das motivações de tais atos, principalmente quando estes envolvem ou são motivados pelo uso de álcool por parte dos trabalhadores¹²⁹.

¹²⁷ Essa concepção “[...] teve enormes consequências para a história subsequente de nosso país. Este é, por exemplo, um dos fundamentos teóricos da estratégia de atuação da polícia nas grandes cidades brasileiras desde pelo menos as primeiras décadas do século XX. A polícia age a partir do pressuposto da suspeição generalizadas, da premissa de que todo cidadão é suspeito de alguma coisa até prova em contrário e, é lógico, alguns cidadãos são mais suspeitos do que outros” (CHALHOUB, 1996, p. 23).

¹²⁸ Jornal *O Norte*. Com a Policia. 20 de Julho de 1922. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/cache/4520604312403/I0012170-7-0-003346-002172-006692-004344.JPG>. Acesso em: 18 out. 2022.

¹²⁹ Fenômeno muito comum diante da situação de vida da classe trabalhadora, como apontado por Engels (2010, p. 142, grifos nossos) quando afirma: “Outros fatores debilitam a saúde de um grande número de operários. Todas as ilusões e tentações se juntam para induzir os trabalhadores ao alcoolismo. A aguardente é para eles a única fonte de prazer e tudo concorre para que a tenham à mão. **O trabalhador retorna à casa fatigado e exausto; encontra uma habitação sem nenhuma comodidade, úmida, desagradável e suja; tem a urgente necessidade de distrair-se; precisa de qualquer coisa que faça seu trabalho valer a pena, que torne suportável a perspectiva do amargo dia seguinte.** Fica acabrunhado, insatisfeito, sente-se mal, é levado à hipocondria; esse estado de ânimo se deve principalmente às suas más condições de saúde, à sua má alimentação e é exacerbado até o intolerável pela incerteza de sua existência, pela absoluta dependência do acaso e por sua

Nesse caso, o jornal acaba apresentando um caráter muito mais punitivo do que informativo, como teoricamente se propõe.

Essa postura de desaprovação e sem aprofundamento investigativo também está presente na divulgação sobre a greve dos foguistas do porto, em agosto de 1924, por exemplo. Na ocasião, todos os foguistas da draga André Rebouças e alguns das dragas Barbosa Gonçalves e Imbariê, além de areeiros, decretaram uma greve que, segundo o Jornal *O Norte*¹³⁰, teve o motivo “mais fútil possível, não encontrando o menor fundamento na razão e no bom senso”.

Segundo o jornal:

E' de sete mil quinhentos a diaria para os mesmos, aos quaes se pagam ainda, quotidianamente, duas horas extraordinarias, tudo representando um excelente salario.

Deu logar á greve a exigência de serem pagas as horas passadas em terra, com prejuizo evidente do serviço, com o que não se conformou o ilustre sr. dr. Decio Fonseca, operoso fiscal das Obras do Porto.

S. s negou-se energicamente aparlamentar, com os grevistas, promptificando-se no emtanto a ouvil-os depois de reentregues aos seus afazeres.

Recusando os mesmos [a] se submeterem, o sr. dr. Decio Fonseca, que foi apoiado em toda a linha pela administração, substituiu hontem os pareditas e não os readmittirá em hypothese alguma.

Se as ações por parte da classe trabalhadora envolvendo embriaguez, violência, “vagabundagem”¹³¹ e reivindicações trabalhistas são abordadas com o já explícito tom crítico pelo universo jornalístico, a postura é outra quando se trata de processos supostamente conciliatórios em nome do que o jornal considera como o progresso para a capital paraibana, leia-se para as classes dominantes e os comerciantes desta

É o que acontece quando, em meio à suspensão dos serviços das obras do porto, no ano de 1924, *O Jornal* publiciza as reivindicações dos trabalhadores pelo pagamento do salário

incapacidade de pessoalmente fazer algo para dar alguma segurança à sua vida. [...] Nessas circunstâncias, como poderia o trabalhador deixar de sentir a atração da bebida, como poderia resistir à tentação do álcool?”

¹³⁰ Jornal *O Norte*. Nas obras do Porto. Greve de foguistas. Normalização do trabalho. 11 de Agosto de 1922. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/cache/195502935297/I0012226-8-0-004940-003242-006587-004322.JPG>. Acesso em: 18 out. 2022.

¹³¹ No Jornal *O Norte*, as informações relativas à vagabundagem ou vadiagem aparecem com frequência, mas com pouquíssimos detalhes. Geralmente são apresentadas de forma curta na sessão de “Fatos Policiais”, como é o caso do indivíduo Antonio Joaquim, “preso por vagabundagem na rua da Gameleira” que fica próxima à região portuária. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/cache/563740005504787/I0009983-7-0-004294-003259-008589-006518.JPG>. Acesso em: 18 out. 2022. Para mais detalhes sobre a questão da vadiagem na capital paraibana, ver CHAGAS, Waldeci Ferreira. As singularidades da modernização na Cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930. 2004. 281p. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004. (Capítulo 4 - As classes pobres no cenário urbano)

(atrasado há oito meses) – reivindicações estas consideradas, dessa vez, legítimas já que os operários se apresentem com “boa vontade” em relação à continuidade das obras.

Esteve hontem em nosso escriptorio redacional, uma commissão de operarios do Porto, que nos veio mostrar um telegramma que passara ao sr. ministro da Viação e ao inspector de Portos, Rios e Canaes.

Os referidos operarios nos informaram que tem a melhor bôa vontade para que os serviços do nosso Porto continuem com a maior regularidade, conforme o sdesejos do novo engenheiro chefe, sr, dr, Louis Humbert e tanto é assim que, mesmo necessitados, como estão, em virtude do atraso de onze mezes no pagamento dos seus salarios, já recommçaram a dragagem do canal, na parte em que as ultimas cheias o obstruiram, afim de que não seja interrompida a vinda de vapores a esta Capital, dando, deste modo, prejuizos ao commercio.¹³²

Por fim, é interessante notar ainda que, embora exista um tratamento diferente por parte dos jornais (de acordo com os interesses hegemônicos que eles representam) em relação aos trabalhadores, estes estão constantemente agindo de acordo com os seus próprios interesses de classe e as suas experiências compartilhadas.

É o que ocorre nesse mesmo caso de atraso salarial noticiado pelo Jornal *O Norte*, onde uma comissão de operários é formada com a responsabilidade de se articular para a resolução desse problema mais urgente, como pode ser visto neste telegrama enviado pela referida comissão de operários do porto:

Continuando [a] deliberação [do] Tribunal [de] Contas aqui negar registo [da] verba [de] quatrocentos contos [para o] pagamento [dos] operarios [das] Obras [do] Porto, atrasados onze mezes e se recusa[n]do [a] consultar sobre [o] caso [o] Tribunal [de] Contas ahi, rogamos vossencia providenciar melhorar [a] situação afflictiva [que] nos achamos. Agiotas [se] recusam [a] descontar salarios [em] cincoenta por cento. Comercio nega credito [aos] empregados [do] Porto [e] todos [estamos em] extrema miseria.

A busca por condições dignas de trabalho compreende também essa articulação que acontece por meio do diálogo com a imprensa e do contato direto com os órgãos competentes – nesse caso, o Ministério da Viação e Obras Públicas, o Departamento de Postos, Rios e Canais, bem como o Tribunal de Contas.

¹³² *O Jornal*. Obras do Porto, Telegrammas. 25 de maio de 1922, p. 8. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=169870&Pesq=%22obras%20do%20porto%22&pagfis=842>. Acesso em: 28 out. 2022.

Apropriando-se de instrumentos de disputas e configurações de sentidos (como os jornais) para reivindicar as suas demandas, exigindo a soltura de um companheiro de trabalho, decretando greve, paralisando as dragas do porto, desenvolvendo acordos com o patronato e o Estado, esses trabalhadores estão construindo, em suas experiências compartilhadas, formas de resistências fundamentais para a constituição de sua identidade de classe, na medida em que,

Se os homens nascem em condições sociais que não são da sua escolha (e nesse sentido serão obrigados a trabalhar para viver ou não), ao longo dessa vida, a partir de experiências compartilhadas com os outros homens, vão se constituindo como seres sociais, como parte de uma classe social, com uma cultura de classe (GONÇALVES, 2016, p. 65).

3.2.4 Hierarquias e disciplina de trabalho

As experiências compartilhadas não são, no entanto, iguais a todos os trabalhadores vinculados à região portuária, permeada também por categorias internas. Por meio da análise das vestimentas, da postura e da função realizada, por exemplo, nota-se uma evidente hierarquização entre os trabalhadores presentes nas fotografias do porto.

O homem de terno, sapato e chapéu pretos (Imagem 14) e o homem de terno branco e chapéu preto que está fazendo anotações (Imagem 15), por exemplo, aparentam pertencer a um nível elevado dentro dessa dinâmica de trabalho. Além do indicativo explícito das vestimentas mais refinadas, o fato do homem da segunda foto estar com um bloco de anotações indica um domínio da leitura e da escrita, domínio não comum aos trabalhadores mais precarizados, sendo provavelmente um fiscal ou engenheiro das obras.

Existe ainda uma diferenciação interna entre os trabalhadores braçais, perceptível tanto no tipo quanto na condição das vestimentas. O trabalhador que está carregando duas latas (Imagem 14) e o trabalhador que está sem camisa (Imagem 15) se encontram com roupas bem mais velhas e surradas que os trabalhadores que estão carregando as barras de aço, por exemplo.

É interessante perceber também que a maior parte das fotografias é registrada de maneira mais “natural”: ao passo em que alguns trabalhadores se encontram parados olhando para o fotógrafo, outros continuam focados em sua atividade laborativa sem se direcionar para o ângulo do registro (Imagem 19).

Essa escolha deliberada gera uma sensação maior de movimento que, por sua vez, pode ser “relacionado à uma concepção de trabalho ininterrupto, elemento que une os trabalhadores

no cotidiano e que é crucial na composição da imagem”, como destaca Ana Carolina Monteiro Paiva (2020, p. 92) ao tratar da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Outras fotografias, no entanto, apresentam a execução do trabalho de maneira mais supostamente mais coesa e harmoniosa, produzindo a mesma sensação de movimento, mas acrescida de um maior caráter de organização, vigilância e disciplina. Isto porque ao mesmo tempo em que olham para o lugar de onde a fotografia está sendo tirada, por exemplo, os trabalhadores continuam realizando as suas atividades laborativas. É o caso do transporte das armaduras para estacas (Imagem 20) que, cumpre salientar, está sendo executado em fila indiana e conta com a fiscalização de dois homens que ganham destaque pelas vestimentas e pela posição ocupada (ao lado da fila e próximo ao centro da imagem), o que contribui para que a fotografia transmita essa sensação de organização e vigilância.

Assim como evidenciado por Ciavatta (2000), em suas pesquisas sobre a classe trabalhadora no contexto da modernização do Rio de Janeiro, os trabalhadores do Porto da Parahyba também são agrupados nas fotografias disciplinadamente como uma ‘grande família’ (Imagem 23). Assim, ao mesmo tempo em que se reforça ideologicamente a imagem de organização e disciplina de trabalho, forja-se uma relação de fraternidade entre classes em nome do suposto bem-comum: o desenvolvimento e o progresso da capital paraibana.

No entanto, o tratamento e o salário recebidos pelos engenheiros, construtores e escriturários, por exemplo, definitivamente não eram os mesmos aos quais os operários do porto estavam submetidos. Também não eram iguais as suas experiências compartilhadas, as suas formas de lazer, as suas alimentações, tampouco as condições de suas moradias.

Não por acaso, diferentemente do que acontece em relação a Misael Domingues da Silva, Décio Fonseca e John Axel Carlsson (engenheiros vinculados às obras do porto), por exemplo, não são os nomes dos trabalhadores braçais que estampam as páginas dos jornais com votos de agradecimento aos bons trabalhos realizados em prol da modernização da paraibana.

Quadro 3 – Trabalhadores das obras do Porto da Parahyba

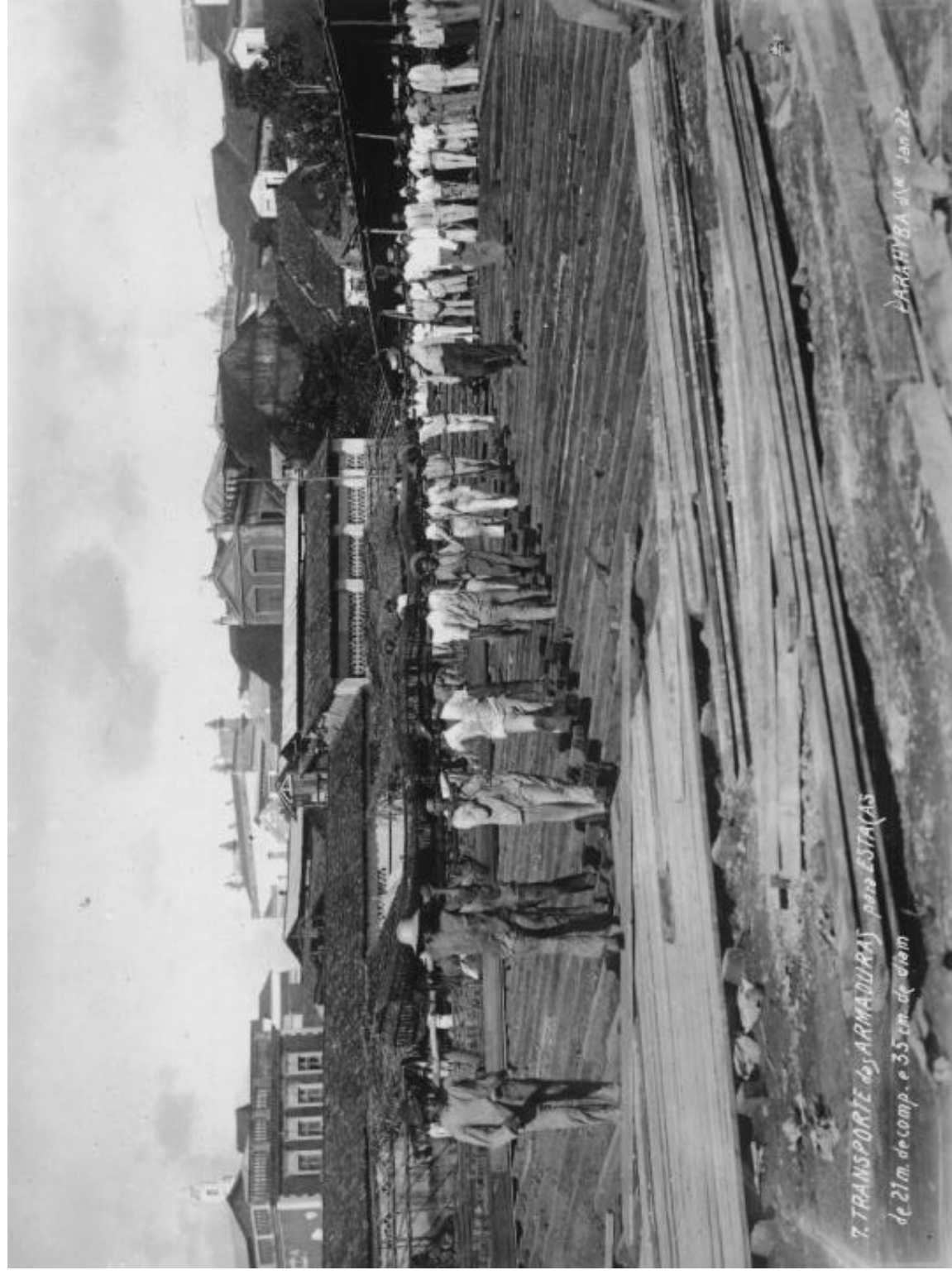
NOME	FUNÇÃO
Misael Domingues da Silva	Engenheiro da fiscalização
Décio Fonseca	Engenheiro chefe
João Bernardino de Freitas	Escriturário da Comissão Administrativa
João Lopes	Funcionário das obras
Victorino Toscano de Britto	Encarregado do escritório do material técnico
Severino Ramos	Empregado
Manuel Clemente Carvalho	Oficial mecânico
Coronel Antonio Pereira de Castro Pinto	Funcionário

John Axel Carlsson	Engenheiro chefe
Isaias Lyra Pinto	Funcionário
Edgar Chermont	Encarregado do expediente de fiscalização
Eloy de tal	Empregado
José Menezes Filho	Empregado
José Londres Barreto	Empregado
Arthur Alves da Silva	Empregado

Fonte: Quadro elaborado pela autora tendo como fonte os periódicos *O Jornal* e *O Norte*.

Como é possível visualizar no quadro acima, poucos trabalhadores braçais vinculados às referidas obras foram encontrados nos periódicos *O Jornal* e *O Norte*. Intitulados como “empregados”, apenas alguns estão presentes nas páginas dos jornais e somente com notícias vinculadas a algum problema proveniente da embriaguez e dos maus hábitos, por exemplo, (como é o caso do já citado “Eloy de tal”), ou quando buscavam melhores salários, como José Menezes Filho, José Londres Barreto e Arthur Alves da Silva. Nesse sentido, de forma semelhante, os registros fotográficos e os escritos corroboram para o silenciamento acerca desses trabalhadores, mas, mesmo sem condecorações ou prestígios, eles compartilham experiências e constroem significados que germinam em territórios como o do Porto do Capim.

Imagem 20 – Transporte das armaduras para estacas



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 21 – Construção das formas para as estacas de cimento



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 22 – Construção para as estacas de concreto



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 23 – Experiência das estacas de concreto armado



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 24 – Oficinas em Parahyba



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 25 – Capinzal. Instalação do Locomóvel e Britador



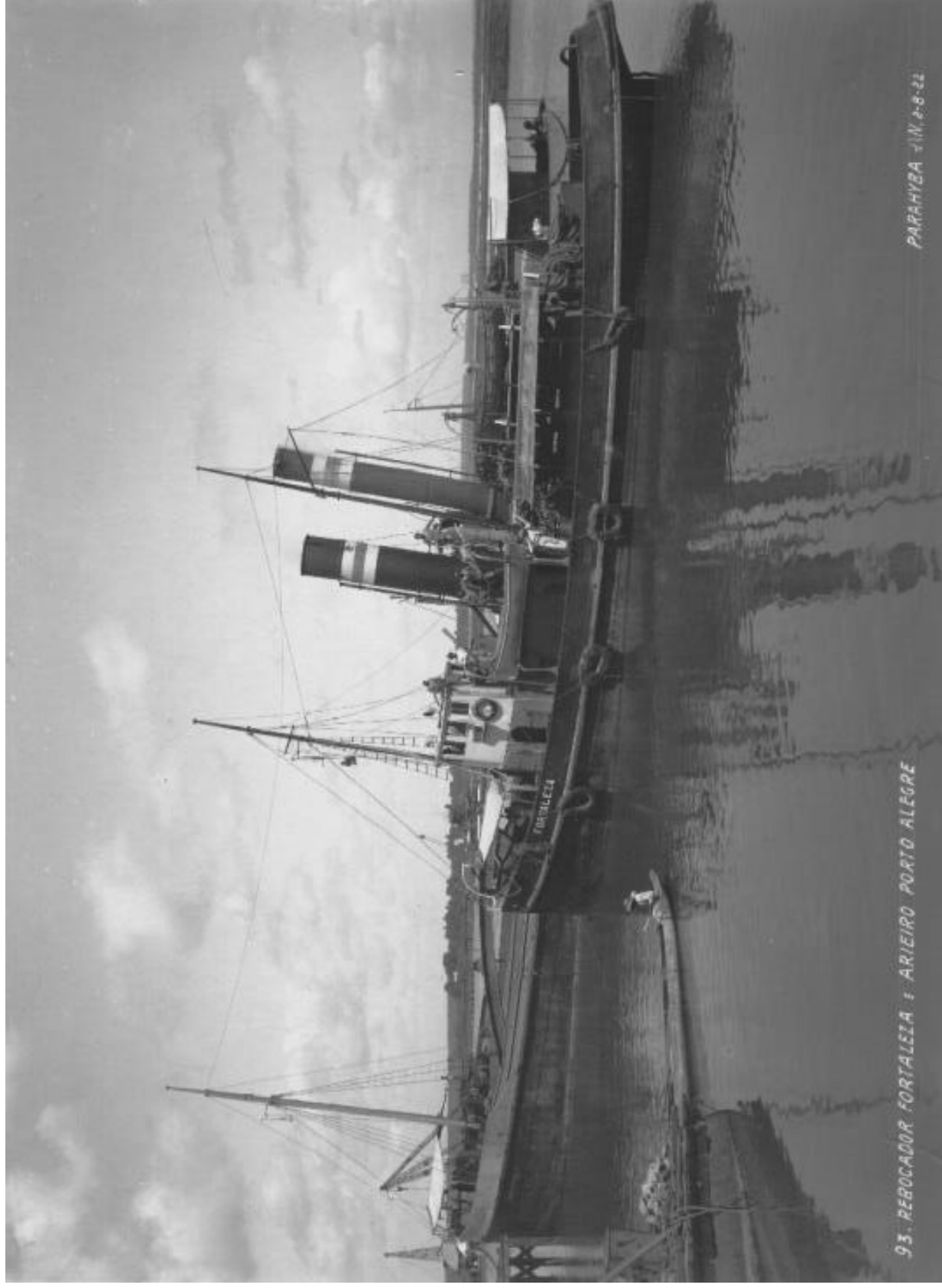
Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 26 – Construção do cais provisório



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 27 – Rebocador Fortaleza e Arieiro Porto Alegre



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 28 – Trapicho, Rebocador Bicalho



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

Imagem 29 – Estação



Fonte: Acervo do Porto de Cabedelo.

* * *

Neste capítulo, buscamos compreender o Porto do Capim por meio dos periódicos e das fotografias, investigando-o mais especificamente durante as obras de reestruturação portuária da década de 1920. Assim, por meio do cruzamento das fontes, foi possível compreender melhor as particularidades deste processo, notadamente: 1. os interesses e os sujeitos envolvidos na divulgação de determinadas imagens do porto; 2. a degradação ambiental gerada por tal empreendimento; 3. a vida rural que emerge na cidade vista ao plano de fundo das fotografias; 4. a realidade e o perfil dos trabalhadores vinculados à referida obra que, entre outras características, é marcada pela precarização do trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, adentramos um território pouco estudado por meio da investigação acerca dos trabalhadores vinculados às obras do Porto da Parahyba, entre os anos de 1920 e 1924. Foram pouquíssimos os trabalhos com os quais tivemos contato que se aprofundam ou fazem menções mais detalhadas sobre a tentativa de reestruturação do porto da cidade durante a década de 1920.

Este quadro se torna ainda mais escasso no que diz respeito ao cotidiano vivenciado pelos trabalhadores vinculados às obras e ao estuário do Rio Sanhauá. Isto porque, apesar de ocupar lugar central no funcionamento das atividades da capital paraibana, essa classe trabalhadora compõe a parcela comumente “não vista” pela historiografia hegemônica.

Se os trabalhadores são muitas vezes ignorados ou reduzidos a números pela historiografia tradicional, o cenário não é muito diferente no que diz respeito ao tratamento que eles recebem por parte do Estado, preeminentemente aparelhado pelos grupos dominantes, ao longo da história. Nesse sentido, os cerceamentos e subalternizações em relação aos trabalhadores são compreendidos aqui como pertencentes à própria natureza do capital em sua busca incessante por lucro e pelo crescimento econômico de determinados grupos, em detrimento da exploração de outros.

Desse modo, foi possível constatar que a referida classe trabalhadora aparece, em conjunto com outros elementos pertencentes à sua cultura de classe, como mais um obstáculo a ser afastado da urbe moderna em nome do progresso – o que, como vimos, não realiza-se inteiramente na capital paraibana no início do século 20. Esse processo de modernização capitalista, por sua vez, buscou concretizar-se na capital paraibana por meio de duas linhas de frente complementares.

De um lado, estavam os aparatos modernizantes – tais como a energia elétrica, a rede de abastamento de água, o bonde elétrico e o esgoto sanitário – que, longe de serem efetivados plenamente, beneficiaram apenas uma parcela muito restrita da sociedade que tinha condições financeiras para usufruí-los. Como símbolos da modernidade, tais elementos encontravam-se, portanto, muito mais no âmbito do discurso, do imaginário e do círculo circunscrito às classes dominantes do que, de fato, na realidade da população.

Essa característica não deve ser compreendida, no entanto, como uma exceção, na medida em que a desigualdade é uma das premissas do próprio modo de produção capitalista.

Inclusive, é a existência desse “outro” – que ainda se utiliza de forma “arcaica” das águas dos rios e das bicas, que ilumina suas casas com óleo de mamona, que não tem acesso ao esgoto sanitário – que possibilita com que as classes dominantes forjem o seu “eu” através da diferença e do estranhamento.

Estranhamento este que se manifesta, sobretudo, por meio da segunda linha de frente da modernização: as medidas de controle. A Repartição de Higiene e o Código de Posturas exercem, pois, a função de regulamentar e fiscalizar a urbe “moderna”. Expressões de uma dinâmica higienista, eles buscam intervir em espaços (tais como becos, ruas e vielas) que carregam consigo elementos considerados incompatíveis com a cidade que se pretende edificar.

Nesse sentido, concluímos que a modernização capitalista na cidade da Parahyba pode ser traduzida também como uma modernização conservadora, como apontado por Raoni Barbosa (2019). Isto porque ela se estrutura por meio de um sistema de desigualdades que busca, paralelamente, manter e reconfigurar os privilégios das classes dominantes, bem como expurgar os estilos de vida e as experiências compartilhadas que destoam da lógica hegemônica, afetando principalmente à classe trabalhadora. Em última instância, portanto, as relações cotidianas dessa classe são vistas como mais um inconveniente a ser combatido.

De um lado, a assimetria dos procedimentos modernizantes – evidente, por exemplo, no fato de apenas uma rua ter sido contemplada por todos os serviços em suas fases iniciais, sendo esta justamente a Maciel Pinheiro, onde encontravam-se os edifícios comerciais da cidade. De outro lado, a continuidade no direcionamento das medidas de controle para lugares específicos da cidade. Ambas constatações fomentam a nossa hipótese inicial: as categorias duais/dicotômicas (tais como “Cidade Alta” e “Cidade Baixa”) não são capazes de abarcar a complexidade da vida urbana.

A capital paraibana é composta, portanto, por um emaranhado de complexidades que são melhor assimiladas por meio das categorias de “cidade consolidada”, “cidade não consolidada” e “zonas de expansão”, como defendido por Tinem, Carvalho e Martins (2005).

Embora seja inegável que as categorias de “Cidade Alta” e “Cidade Baixa” abarquem questões específicas – tais como o fato dos prédios administrativos se localizarem predominantemente na Cidade Alta, e os setores comerciais na Cidade Baixa –, elas não são suficientes para tratar da vida cotidiana da capital paraibana no período estudado.

Por serem utilizadas muitas vezes de forma arbitrária, elas acabam criando um imaginário de que na Cidade Alta encontram-se apenas as classes dominantes e na Cidade Baixa

os trabalhadores, como se a cidade fosse formada por duas esferas totalmente autossuficientes e desvinculadas – o que, como pudemos constatar por meio da investigação acerca dos trabalhadores urbanos, não é procedente.

Em primeiro lugar porque não existe possibilidade de estruturação da Cidade Alta sem a classe trabalhadora. Ela é a força motriz de todo o trabalho cotidiano. São os trabalhadores que buscam a água nas fontes e nos chafarizes, enfrentam o sol no ir e vir das ladeiras, transportam-se nos lombos dos burros, são eles que vão às feiras e fazem reformas.

Em segundo lugar, além desse deslocamento cotidiano que faz da presença dos trabalhadores uma constante na cidade, foi possível confirmar as existências de zonas não-consolidadas (leia-se ruas e becos com moradias de trabalhadores) entremeadas em zonas consolidadas do tecido urbano – fenômeno que, inspirados pelas proposições de Tinem, Carvalho e Martins (2005), pretendemos nos aprofundar em pesquisas futuras.

Assim, mesmo que o Estado, em conjunto com as classes dominantes, tenha diminuído o número de becos e criado aparatos para afastar os trabalhadores para as zonas de expansão, esse afastamento não realiza-se de forma completa na capital paraibana. Essa não concretização pôde ser observada na reminiscência das problemáticas em relação às normas de higiene e à circulação de animais (como porcos, bodes, cabras e gados) e das nomenclaturas das ruas que faziam menção aos saberes e apropriações populares em relação aos locais (como é o caso das ruas do Coqueiro, do Riacho, do Sertão, do Sol e do Zumbi) no período estudado.

Em relação às espacialidades, ainda foi possível comprovar a hipótese de que o Porto do Capim é, historicamente, um território de moradia, de trabalho e de experiências da classe trabalhadora. Se há 80 anos esse fenômeno vem se concretizando por meio da vida comunitária, na década de 1920 ele já existia através da intensificação do trabalho na região portuária e do consequente aumento na quantidade de trabalhadores vinculados ao mesmo, bem como da existência de lugares de traslado e de sociabilidades desta classe trabalhadora, como é o caso das Praças 15 de Novembro e Álvaro Machado, circunscritas na região portuária.

Embora essa região tenha sido alvo de ações e projetos de caráter modernizante e higienista, ela continuou sendo caracterizada pelo fluxo constante da classe trabalhadora necessária para o funcionamento dos mundos do trabalho circunscritos ali. Assim, os vestígios de sua presença encontram-se nas fotografias das obras do porto; nas notícias veiculadas pela mídia burguesa que marginaliza e reduz os trabalhadores aos fragmentos policiais; na existência

do mercado do porto, nas correspondências da Associação Comercial acerca do atraso de salarial dos trabalhadores, na continuidade do porto estuarino e etc.

Paradoxalmente, mesmo sendo a expressão da política clientelística e do aparelhamento do Estado¹³³, a tentativa de reestruturação da região portuária se apresenta, portanto, como marco para a dinâmica local, tendo papel central na posterior formação da Comunidade Tradicional e Ribeirinha do Porto do Capim. São, inclusive, os adjetivos que negam a modernidade no início do século XX que irão, décadas mais tarde, caracterizar a tradição da referida comunidade.

Assim, mesmo com a dificuldade investigativa proveniente da escassez de trabalhos e de fontes, sobretudo pelo fato da pesquisa e desta Dissertação terem sido realizadas integralmente em período de pandemia de Covid-19, aspiramos ter contribuído para o profícuo horizonte de pesquisas individuais e coletivas acerca dessa temática, principalmente no contexto de acirramento das disputas de narrativas e memórias relacionadas à espacialidade do Porto do Capim e à legitimidade da vida comunitária que pulsa neste território. A história é, também nesse sentido, sempre sobre o presente.

É no presente, inclusive, que as narrativas hegemônicas defendem a desterritorialização da comunidade (que ali se encontra há 80 anos) por meio do argumento (dentre outros) de que naquela região encontrava-se, no início do século passado, um “grande porto internacional”. Nesse sentido, é também por meio do uso indevido do passado que esses discursos são construídos e, em nome dos interesses do capital, ameaçam à preservação da vida comunitária.

Essa argumentação se estrutura por meio de um “uso indevido do passado”, porque a existência desse grande porto internacional é, como evidenciamos ao longo deste trabalho, uma falácia, não passando de uma exaltação improcedente e deliberadamente articulada.

Se no início do século 20, o jogo político que proporcionou a iniciativa das obras do porto foi marcado pela disputa pelo poder hegemônico do Estado, pelo clientelismo e pelos desvios de verbas públicas, no século 21 são os interesses de determinados grupos políticos que, mesclando o público e o privado, bem como articulando os usos indevidos do passado, a especulação imobiliária e a higienismo social, continuam compreendendo a região do Porto do Capim como “um paraíso de negócios fáceis”.

¹³³ Além de possuir uma duração relativamente curta, de apenas quatro anos.

Nessa direção, mesmo que os problemas enfrentados pela classe trabalhadora da década de 1920 sejam diferentes, em suas particularidades, dos vivenciados pela atual comunidade que ali se encontra, existe um fio condutor que os conecta: a luta de classes.

Cem anos separam os trabalhadores das obras portuárias dos atuais moradores da Comunidade do Porto do Capim, mas os discursos e as práticas higienistas permanecem buscando expurgar qualquer tipo de experiência compartilhada que não se enquadre na imagem de cidade moderna que hegemonicamente se propaga em nome dos interesses do capital. Se no presente buscam marginalizar a comunidade por meio da não garantia de seus direitos básicos (como acesso à saúde, à educação e ao lazer), no início do século passado tal negligência se manifestava, sobretudo, nas péssimas condições de trabalho nas obras do porto e nos atrasos salariais que chegavam a oito meses.

Portanto, concluímos que, mesmo com os silenciamentos da historiografia e em meio a tantas violências por parte do Estado e das classes dominantes, são os trabalhadores que permanecem na região do Porto do Capim. Em meio às reformas e os abandonos, são eles que historicamente dão sentido a este território e organizam-se enquanto classe na medida em que “como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus” (THOMPSON, 2004, p. 10).

Desse modo, espera-se que essa dissertação se apresente como mais uma fagulha para a continuação de pesquisas individuais e coletivas que, cada vez mais, busquem romper com silenciamentos históricos e historiográficos, articulando-se na luta pela dignidade humana e pela justiça social. Que, em última instância, possamos “escovar a história a contrapelo” para que ela seja um instrumento de transformação da realidade por meio do engajamento no tempo presente e, como tão bem apresentado por Walter Benjamin (2005, p. 65), da incessante busca por “atear ao passado a centelha da esperança”.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Maria Cecília Fernandes de. Viajante, Cronista e Aprendiz de Turista: Olhares sobre a cidade da Parahyba na década de 1920. **Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional-ANPUR**. Salvador, 2005. Disponível em: <http://www.xienanpur.ufba.br/643.pdf>. Acesso em: 18 out. 2022.
- ALMEIDA, Maria Cecília Fernandes de. **Espaços públicos em João Pessoa (1889-1940):** formas, usos e nomes. 2006. 254p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo. São Carlos, 2006.
- ALVES, Giovanni. **Dimensões da globalização**. Londrina: Editora Práxis, 2001.
- AMADO, Jorge. **Capitães da Areia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009
- ANDRADE, Mario de. **O turista aprendiz**. Brasília, DF: Iphan, 2015.
- ARAÚJO, Roberto Jorge Chaves. **Estado e Município:** considerações históricas sobre a Assembleia Legislativa do Estado da Paraíba e a capital paraibana (1835-1989). Escola do Legislativo do Estado da Paraíba. João Pessoa, 2015. Disponível em: <http://www.al.pb.leg.br/elegispb/wp-content/uploads/2013/08/A-ALPB-E-A-CAPITAL-PARAIBANA-com-resumo-e-abstract-win2003.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2022.
- ARAÚJO, Vera Lúcia. **As Transformações na Paisagem do Porto do Capim:** leitura(s) de uma paisagem urbana. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2006.
- ASSIS, Wendell Ficher Teixeira. Do colonialismo à colonialidade: expropriação territorial na periferia do capitalismo. **Caderno CRH**, Salvador, v. 27, n. 72, p. 613-627, Set./Dez. 2014, p. 613-627. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ccrh/a/mT3sC6wQ46rf4M9W7dYcwSj/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 02 ago. 2021.
- AZEVEDO, Maria Helena de Andrade. **A Rua Direita em Preto e Branco – Cidade da Parahyba (1870-1930):** Fotografias de arquitetura numa leitura histórico-morfológica da paisagem urbana. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2010.
- BARBOSA, Raoni Borges. O processo de modernização conservadora da cidade de João Pessoa - PB. **Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia**, v. 3, n. 7, p. 171-195, 2019.
- BARRETO, Maria Cristina Rocha. **Imagens da Cidade:** A ideia de progresso nas fotografias da cidade da Parahyba (1870-1930). Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 1996.
- BARROS, José D’Assunção. Os conceitos de ‘modo de produção’ e determinismo – revisitando as diversas discussões no âmbito do materialismo histórico. **Revista CLIO**. Dossiê: Memória, Narrativa, Política. v. 28, n. 1, 2010, Jan-Jun. p. 01-27.

CABRAL FILHO, Severino. **A cidade através de suas imagens: uma experiência modernizante em Campina Grande (1930-1950)**. 2007. Tese (Doutorado em Sociologia). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2007.

CABRAL FILHO, Severino. Da fotografia e da lembrança de Velhos: a cidade revelada. **Sæculum** – Revista de História, n. 18, João Pessoa, 30 jun. 2008, p. 47-55. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/srh/article/view/11396/6510>. Acesso em: 02 ago. 2021.

CARDOSO, Ciro Flamarion; MAUAD, Ana Maria. História e Imagem: os exemplos da fotografia e do cinema In: CARDOSO, Ciro Flamarion, VAINFAS, Ronaldo (Org.) **Os domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1997.

CHAGAS, Waldeci Ferreira. **As singularidades da modernização na Cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930**. 2004. 281p. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

CHAGAS, Waldeci Ferreira. Cotidiano de trabalhadores urbano na Parahyba moderna. In: OLIVEIRA, Tiago Bernardon de (Org.). **Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba**. Campina Grande: Eduepb, 2015, p.141-158.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botiquim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.

CIAVATTA, Maria. O Mundo do Trabalho em Imagens: Memória, História e Fotografia. **Revista Psicologia: Organizações e Trabalho**, 12(1), jan-abr 2012, pp . 33-46. Disponível em: <http://submission-pepsic.scielo.br/index.php/rpot/index>. Acesso em: 21. jun. 2022.

COELHO, Erelino. A dialética na oficina do historiador: ideias arriscadas sobre algumas questões de método. **História & Luta de Classes**, Nº 9 - junho de 2010 (7-16).

DIAS, Clóvis. **A força da forma: entre o rio e o mar o Centro de João Pessoa ainda perto do Sanhauá**. 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Bahia. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2013.

DINIZ, Ariosvaldo da Silva. **A maldição do trabalho: homens, pobres, mendigos e ladrões no imaginário das elites nordestinas (1850/1930)**. 1988. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). João Pessoa: UFPB, 1988.

ESTEVAM, Diognnys Cardoso. **Trabalho infantojuvenil e luta por direitos nas Mesorregiões da Mata e do Agreste da Paraíba (1987-1990)**. 2019. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2019.

FERNANDES, I. R. S. **Comércio e Subordinação: a Associação Comercial da Paraíba no Processo Histórico Regional (1889-1930)**. 1. ed. João Pessoa: Editora da Universidade Federal da Paraíba, 1999. v. 1. 328p.

FERREIRA, Lúcia de Fátima Guerra. **Raízes da Indústria da Seca: o caso da Paraíba**. João Pessoa: UFPB/Ed. Universitária, 1993.

GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sérgio. **Um porto no capitalismo global: a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

GONÇALVES, Regina Célia. A História e o oceano da memória: algumas reflexões. **Sæculum – Revista de História**, [S. l.], n. 4-5, 1999, p. 13-39. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/srh/article/view/11238>. Acesso em: 4 out. 2021.

GONÇALVES, Regina Célia. **Guerras e açúcares: Política e Economia na Capitania da Parayba, 1585-1630**. Bauru, SP, EDUSC, 2007.

GONÇALVES, Regina Célia. et al. **Relatório Técnico Multidisciplinar - Comunidade Porto do Capim**. João Pessoa: PROEXT/UFPB, 2015.

GONÇALVES, Regina Célia. Capítulo 3. Como e onde viviam os trabalhadores da Cidade da Parahyba (séculos XVI-XIX)?. In: MOURA FILHA, Maria Berthilde; CAVALCANTI FILHO, Ivan; COTRIM, Márcio. (Org.). **Entre o Rio e o Mar: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa**. 1ed. João Pessoa-PB: Editora da UFPB, 2016, v. 1, p. 64-89.

GONÇALVES, Regina Célia; TELES, Letícia Helen Silva. Pare, olhe, escute, aqui tem gente! – educação patrimonial e ensino de história local no Porto do Capim – João Pessoa/PB. **Educação patrimonial: práticas e diálogos interdisciplinares**. TOLENTINO, Átila Bezerra; BRAGA, Emanuel Oliveira (Org.). João Pessoa: IPHAN- PB; Casa do Patrimônio da Paraíba, 2017, p. 54 - 69. (Caderno Temático; 6).

GONÇALVES, Regina Célia. A comunidade do Porto do Capim e a sua luta: Uma história de abandono e resistência no centro da capital paraibana. In: **Brasil de Fato: Uma visão popular do Brasil e do mundo**. João Pessoa (PB), 2 abr. 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/04/02/a-comunidade-do-porto-do-capim-e-a-sua-luta/>. Acesso em: 16 ago. 2020.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007.

GRALHA, Fernando. Fotografia e História: uma relação complexa. **Revista Digital Simonsen**. Rio de Janeiro, n. 1, Dez. 2014, p. 57-58. Disponível em: www.simonsen.br/revistasimonsen. Acesso em: 08 nov. 2020.

GUEDES, Kaline Abrantes. **O ouro branco abre caminho: o algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1850-1924)**. 2006. 164p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2006.

GURJÃO, Eliete de Queiróz. **Morte e vida das Oligarquias**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1994.

JOFFILY, José. **Porto político**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História** - 2. ed. rev. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

LAPA, Amaral. **A Cidade**: os Cantos e os Antros. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

LIRA, Bertrand de Souza. **Fotografia na Paraíba: um inventário dos fotógrafos através do retrato (1850 a 1950)**. João Pessoa: Editora Universitária, 1997.

LUCA, Tânia Regina de - História dos, nos e por meio dos periódicos. PINSKY, Carla Bassanezi (org). **Fontes Históricas**. 2. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

MAIA, Doralice Sátyro. **O campo na cidade: necessidade e desejo** (um estudo sobre subespaços rurais em João Pessoa-PB). 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1994.

MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos lentos na cidade**: Permanências e transformações dos costumes rurais em João Pessoa – PB. 2000. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

MAIA, Doralice Sátyro; SÁ, Nirvana Lígia Albino Rafael de. Luzes, postes e trilhos: Equipamentos modernos que transformam a morfologia e a vida cotidiana da cidade da Parahyba (Brasil) nos primórdios do século XX. In: Simpósio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930, 2012, Barcelona. **Actas del Simpósio Internacional**, 2012. p. 1-32.

MAIA, Doralice Sátyro; SÁ, Nirvana Lígia Albino Rafael de; COSTA, Paula Augusta Ismael da (Orgs.). **Trilhos, luzes e salubridade**: inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX-XX. João Pessoa: Editora UFPB, 2019.

MAIA, Doralice Sátyro; MOURA FILHA, Maria Berthilde; MARTINS, Paula Dieb (Orgs.). **A rua e a cidade**: múltiplos olhares. João Pessoa: Editora UFPB, 2020.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **O Manifesto Comunista**. São Paulo: Boitempo, 2010.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. Livro 1: O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2011.

MATTOS, Romulo Costa. As ‘classes perigosas’ habitam as favelas: Um passeio pela crônica policial no período das reformas urbanas. **Desigualdade e Diversidade: Revista de Ciências Sociais da PUC-Rio**, n. 5, 2009. Disponível em: http://desigualdadediversidade.soc.puc-rio.br/media/Desigualdade5_Romulo.pdf. Acesso em: 18 out. 2022.

MAUAD, Ana Maria. Através da Imagem: Fotografia e História Interfaces. **Tempo**, Rio de Janeiro, vol. 1, nº 2, p. 73-98, 1996.

MAUAD, Ana Maria. Na mira do olhar: um exercício de análise da fotografia nas revistas ilustradas cariocas, na primeira metade do século XX. **Anais Do Museu Paulista: História E Cultura Material**, vol. 13, nº 1, 2005.

MENESES, Marcondes Silva. **O Processo de Demolição e Desmonte das Irmandades Religiosas na Cidade da Parahyba (1923-1935): “O Caso das Mercês”**. 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2014.

MOURA FILHA, Maria Berthilde; CAVALCANTI FILHO, Ivan; COTRIM, Márcio. (Orgs.). **Entre o Rio e o Mar: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa**. 1ed. João Pessoa: Editora da UFPB, 2016.

NASCIMENTO, Carina Sampaio; SILVA, Denise Vieira da. A modernização da cidade de Salvador: um olhar. **Ao pé da letra**, n. 2, p. 29-34, 2000. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/pedaleta/article/download/230959/24952>. Acesso em: 17 out. 2021.

NOGUEIRA, Helena. **As primeiras décadas da eletricidade e do saneamento básico na capital paraibana, 1900-1940**. 2005. 111 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2005.

OLIVEIRA, José Luciano Agra de. **Uma Contribuição aos Estudos Sobre a Relação Transportes e Crescimento Urbano: O Caso de João Pessoa - PB**. 2006. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2006.

OLIVEIRA, Tiago Bernardon de. **Mobilização operária na República excludente: um estudo comparativo da relação entre Estado e movimento operário nos casos de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul nas duas primeiras décadas do século XX**. Dissertação (Mestrado em História – PPGH/UFRGS). Porto Alegre, 2003.

PAES, Marcelo Renato de Cerqueira. **Do Azeite de Mamona à Eletricidade: Anotações para uma História da Energia Elétrica na Paraíba**. 2ª Edição. Editora Rivaia. João Pessoa, Paraíba, 1994.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. Dilemas e desafios da historiografia brasileira: a temática da vida cotidiana. In: MESQUITA, Zilá; BRANDÃO, Carlos Rodrigues (orgs.). **Territórios do cotidiano: uma introdução a novos olhares e experiências**. Porto Alegre: Editora Universitária/UFRGS; Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 1995, p. 49-66.

PESSOA, Ângelo. ‘Do Porto Político à Política no Porto ou uma fábula sobre tecnocracia e roedores’. In: **WSCOM - Inovação e Credibilidade**. [S. l.], 30 maio 2020. Disponível em: <https://wscom.com.br/do-porto-politico-a-politica-no-porto-ou-uma-fabula/>. Acesso em: 16 ago. 2020.

SCIFONI, Simone. Paisagem cultural. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete). ISBN 978-85-7334-299-4.

SILVA, Akene Shionara Cardoso da. **Análise visual das transformações na paisagem do Porto do Capim ao longo do século XX e início do século XXI**: uma proposta metodológica para o uso de imagens. 2014. 78p. Monografia (Bacharelado em Geografia). Centro de Ciências Exatas e da Natureza na Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2014.

SOUSA, Alberto; VIDAL, Wynna. **Sete plantas da capital paraibana, 1858-1940**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2010.

THOMPSON, Edward Palmer. **A miséria da teoria** - ou um planetário de erros. Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária** - vol. 1: A árvore da liberdade. Tradução Denise Bottmann. - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987a.

THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária** - vol. 2: A maldição de Adão. Tradução de Renato Busatto Neto, Cláudia Rocha de Almeida. - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987b.

THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária** - vol.3: A força dos trabalhadores. Tradução Denise Bottmann. - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987c.

THOMPSON, Edward Palmer. **Senhores e Caçadores**: a origem da lei negra. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**: revisão técnica Antonio Negro. Cristina Meneguello. Paulo Fontes. - São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THOMPSON, Edward Palmer. **As peculiaridades dos ingleses e outros antigos**. Organizadores: Antonio Luigi Negro e Sergio Silva. - Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001.

TINEM, Nelci; CARVALHO, Juliano Loureiro CM de; MARTINS, Carla Gisele MS. Para além da dicotomia Cidade Alta/Cidade Baixa: um estudo historiográfico da forma urbana em João Pessoa (PB). **Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional-ANPUR**. Salvador, p. 1-20, 2005.

VIDAL, Wynna Carlos Lima. **Transformações urbanas**: a modernização da capital Paraibana e o desenho da cidade, 1910 – 1940. 2004. João Pessoa. 331p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal da Paraíba. 2004.

WOOD, Ellen Meiksins. Classe como processo e como relação. In: WOOD, Ellen Meiksins. **Democracia contra capitalismo**: a renovação do materialismo histórico. São Paulo: Boitempo, 2003, p. 73-98.