

SENSIBILIDADES MODERNAS: AS CIDADES E OS DESEJOS DO MODERNO

Jordan Queiroz Gomes
Mestrando do PPHG UFCG
Email: iordangomes@yahoo.com.br

Luiz Carlos dos Santos
Mestrando do PPHG UFCG
Email: luizcarlo09@hotmail.com

Sobre o objeto de estudo cidades e a sua relação com o fenômeno da modernidade, parece-nos que algumas palavras já foram ditas. Ora, as cidades, grande moradia dos homens, foram, antes de tudo, os grandes cenários da modernidade. “Os tempos modernos se expandiram com as cidades, nelas arquitetaram seus grandes projetos, acreditaram que poderiam ser livres como nunca, conviveram com as invenções modernas e seus deslumbramentos”¹.

A seu turno, a priori nos prestaremos a transitar pelas “cidades” no momento em que elas se problematizaram, a saber, no tempo em que se constrói uma “rede de questões denominadas questão urbana”². Desse modo, as cidades que se problematizavam naquele contexto do séc. XIX, encerra em si uma série de práticas e intervenções técnicas que pretendiam “resolver os problemas da sujeira, da peste, das sublevações possíveis, imaginárias ou verdadeiras”³ fruto do processo de “civildade” pela qual passava a Europa naquele momento. O ritmo de vida moderno, a intensificação da vida metropolitana requeria um enquadramento técnico que pudesse “conformar”, ordenar o que aparentemente parecia caótico. Principalmente, na estranheza aos elementos “novos” e “assustadores” que impunha a vida cidadina certa preocupação com o presente e o futuro da cidade⁴.

¹ REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos Modernos**: histórias da cidade do Recife na década de vinte. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 21.

² Referimos as intenções de Bresciani (Cf. BRESCIANI, Maria Estella M. **As sete Porta das Cidades**, p. 10) quando afirma que como pesquisadora, naquele texto, interessa “se voltar para as cidades no momento em que elas se problematizavam” a saber, volta-se para pensar a cidade grande moderna no contexto das primeiras décadas do séc. XIX.

³ *Ibidem*, p. 10.

⁴ *Ibidem*.

Nesse contexto, a cidade será pensada como lócus “ideal”, quando alterada, transformada pela ordem da técnica, para vivências e realizações humanas. Sobre isso, François Béguin pensa a investida de um saber técnico, “autorizado”, contemporâneo a essa ordem do pensável que intervém na grande cidade com o intuito de ordená-la. Tendo como fio a teoria médica do meio ambiente, Béguin propõe pensar como os saberes técnicos de médicos, advogados, engenheiros, filantropos da época irão interferir em formas e instrumentos disciplinares do conforto no tocante a possibilidade de organizar a vida urbana moderna⁵. Suas preocupações investem, portanto, nas intervenções sobre o “habitat”, sobretudo, como este se construirá, “administrava tecnicamente, como um novo domínio de intervenção política”⁶.

São essas intervenções que animam o espírito dos poderes administrativos nas cidades modernas. Nessa empreitada opera evocando o seu par, a saber, a modernização. Tornar o espaço moderno é, antes, modernizá-lo. Pois, “os caminhos do moderno não passaram apenas pelo caminho da industrialização”, pelas relações de troca e valor de mercado, mas “a modernidade tem suas ligações intrínsecas com a modernização. O espaço físico da modernização, sua concretude acelera a modernidade, alarga os sentimentos ditos progressistas. Na verdade, é a idéia de progresso que enfeitiça os homens e que vêem na cidade seu lugar privilegiado”⁷. O mundo moderno, no contexto em apressado, se constituía intimamente a partir do diálogo com modernização do espaço urbano de modo a promoverem a onda de transformações que atingem as cidades européias⁸.

É, sobretudo, esse forte desejo em (trans)formar o espaço urbano que podemos apreender, sensivelmente, como estando presente nas Reformas de Haussmann em Paris na segunda metade do século XIX. Ele localiza-se em meio às pretensões não de se “criar o espaço da fábrica, o da grande indústria, mas o do encontro internacional. Da exposição dos produtos, dos ‘invisíveis’ dos espíritos e das finanças: trata-se de realizar

⁵ BRESCIANI, op. cit, p. 11

⁶ BÉGUIN, François. As maquinarias Inglesas do conforto. In: Revista Espaço e Debate: Revista de estudos Regionais e Urbanos. São Paulo: Ano XI, nº 34, 1991, p. 39.

⁷ REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos Modernos**: histórias da cidade do recife na década de vinte. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 25

⁸ Cf. RONCAYOLO, Marcel. Mutações do espaço: a nova ordem da Paris Hausmanniana. In: Projeto história: Revista do Programa de Pós-Graduados em história do departamento de História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. nº 0. São Paulo: EDUC, 1981, p. 91.

uma vitrine da modernização e não um lugar de produção”⁹. As mutações do espaço urbano, cujo modelo parisiense parece-nos indicativo, é aquela que se propõe a transformar o espaço da cidade “em local de mobilidade, um refluxo do habitar”¹⁰, onde as práticas e os usos da cidade serão igualmente alterados.

Resta-nos discernir que, para além da preocupação em disciplinar os corpos que as instituições de saber e poder, bem como os maquinismos modernos por elas criados, tendiam a normatizar¹¹, uma questão parece pertinente: que vida urbana era essa que deveria e se desejava organizar? Ou melhor, seguindo em seu avesso: existiu, efetivamente neste contexto um modo de vida urbano, cujas dimensões do presente e futuro, se deveria pensar, problematizar e intervir?

Ora, sobre isso, não podemos esquecer que o crescimento e a proliferação das cidades no contexto do século XIX, promoveram consideráveis alterações no modo de viver urbano em cidades como Londres e Paris¹². Um modo de viver urbano, experienciado por muitos contemporâneos à uma áurea de mudanças cotidianas perceptíveis temporalmente, parece indicar traços nítidos de diferenciação ao que compreendia-se por urbano e campestre, citadino e rural. Essa percepção, imagens visuais de uma cena alteradamente impressa, atesta, em muitos casos, a presença do

⁹ Ibidem, p. 92.

¹⁰ Ibidem, p. 94.

¹¹ Devemos lembrar que Béguin escreve este artigo com preocupações ligadas às discussões sobre o poder disciplinar de Michel Foucault (principalmente tomando por base suas obras “Vigiar e Punir” e “Microfísica do poder”), cuja análise, expressa as intenções dos novos saberes e instituições em impor regras e hábitos com vistas a normatizar e controlar a vida dos sujeitos. Sobre os pressupostos teóricos e metodológicos na esteira de Michel Foucault em abordagens na discussão sobre cidades, principalmente com a noção de “sociedade disciplinar”, no qual o artigo de Béguin assenta-se ver: Cf. SOUZA, Fábio Gutemberg R.B. **A Historiografia Brasileira e a noção de Poder Disciplinar**. Ver ainda a discussão de Aranha em (Cf. ARANHA, Gervácio Batista. *Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: Trem de Ferro, Luz Elétrica e Outras Conquistas Materiais (1880-1825)*. In: Ó, Alarcon Agra do Et Allí. **A Paraíba no Império e na República: Estudos de História Social e Cultural**. 1ª Ed. João Pessoa: Idéia, 2003), principalmente sua nota 29, quando o autor fala da “iluminação dita moderna: excelência da civilização”, para remeter a luz elétrica como um instrumento de “conforto”, sendo esta temática presente na obra de Béguin. Contudo, ao que nos interessa no filtro do diálogo com o autor das maquinarias inglesas do conforto, neste texto seguiremos as indicações de Aranha a preço de querer mesmo parafraseá-lo ao dizer que “bem entendido, não busco em Béguin os efeitos do conforto sobre o ponto de vista disciplinar, isto por se tratar de um aspecto que tem pouco a ver com a problemática deste trabalho; busco, isto sim, os efeitos que essas maquinarias provocam em termos de novas sensibilidades, resultante exatamente, do conforto obtido, em particular quando este se estende aos lares pobres”. Caminho que nos alegra e nos guia em direção a propósitos específicos neste texto.

¹² Cf. ROMINELLI, Ronald. *História Urbana*. In: CARDOSO, Ciro Flamarion, VAINFAS, Ronaldo. (Orgs.) **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 271.

enorme formigueiro, evidência de um mundo muito atarefado¹³, movido por novos valores, sobretudo, pautados no lucro e no dinheiro. Essa imagem expressa efetivamente as cidades que tem pressa.

Georg Simmel, contemporâneo ao processo de transformação pela qual passou a cidade de Berlim naquele contexto do século XIX, percebeu certo afloramento de um modo particular de experiência vivida sendo processada na cidade grande moderna. Sua percepção permitiu apontar “o lugar histórico do moderno estilo de vida: a grande cidade”¹⁴. Contudo, o maior problema do modo de vida urbano da grande cidade moderna “é o conflito entre indivíduo e sociedade, entre cultura exterior e cultura interior”¹⁵. Neste sentido, “os problemas mais profundos da vida moderna brotam da pretensão do indivíduo de preservar a autonomia e a peculiaridade de sua existência frente às superioridades da sociedade, da herança histórica, da cultura exterior e da técnica da vida”¹⁶. A cidade e seu *modo de vida* próprio urbano, põe em relevo a elevação de um fundamento psicológico determinante sobre o qual sedimenta-se a individualidade da cidade grande, a saber, a “intensificação da vida nervosa”¹⁷. Individualidade que tem a ver com a rapidez e velocidade “próprio do cotidiano das grandes cidades”¹⁸. A impessoalidade do homem na multidão, característica indelével da vida inquieta da grande cidade, pauta a distância das relações sentimentais, rotineiras e uniformes da pequena cidade. Ocorre que a solidariedade que unia o indivíduo à sociedade e ao seu grupo de pertencimento na comunidade tradicional é sensivelmente alterada pelo novo estado psicológico, individual e subjetivo ritmado pela aceleração da vida metropolitana. Este seria o fundamento da vida anímica¹⁹, leia-se psicológica, subjetiva da vida urbana moderna.

¹³ BRASICANNI, Maria Stella. História e Historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcus César de (Org.) **Historiografia Brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998. p. 237.

¹⁴ Cf. WAIZBORT, Leopold. A cidade Grande Moderna. (p. 313) In: **As aventuras de Geog Simmel**. 2 ed. São Paulo: USP, Curso de Pós Graduação em Sociologia, Editora 34, 2006, p. 316.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ SIMMEL, Georg. **Psicologia do Dinheiro e outros ensaios**. Lisboa: Edições de texto & Grafia Lda, 2009, p. 79

¹⁷ Ibidem. P. 80

¹⁸ Aranha, *Seduções do Moderno na Paraíba do Norte*. 70

¹⁹ Ibidem, p. 80

Marshall Berman (1986) lembra uma das características da modernidade “enquanto experiência histórica individual e coletiva: a postura de celebração e combate diante do novo, que em parte exerce fascínio e em parte atemoriza”²⁰. Ou seja, contraditória na medida em que cria expectativas em torno da aventura, do poder, do encanto, mas também destrói alguns modelos e formas de viver, principalmente, os pautados em laços de (re)conhecimento e pertencimento característicos de comunidades mais tradicionais. De maneira que a vida urbana moderna, em sua relação com o ritmo de vida frenético, nervosa, entrecortada pela multidão, anônima e impessoal a si mesma, em suas “passagens”, parece imprimir uma primeira indicação a um modo de vida próprio ao universo citadino, cuja dimensão, jamais se teria visto antes²¹.

Essas imagens, ao que indicam certa literatura contemporânea atenta a uma ordem de acontecimentos e transformações, compõem uma intrigante pintura, leia-se representação estética dessa sociedade, principalmente, Londres e Paris no contexto do século XIX²². De modo a nos convidar a caminhar pelas tramas do avesso da vida moderna, Balzac, “genial observador de seu tempo”²³, quando resolveu cortar seu diamante precioso em pedaços²⁴ e exteriorizar suas narrativas em romances, novelas e

²⁰Cf. PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito Além do Espaço: Por Uma História Cultural do Urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 279-290, 1995, p. 292

²¹ Cf. BRESCIANNI, Maria Stella M. História e Historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcus Cézar de (Org.) **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998, p. 237.

²² Cf. Brasciani, em seu estudo sobre o espetáculo da pobreza em Londres e Paris no Séc. XIX, afirma que “no momento em que o hábito de leitura se espalhava por todas as classes sociais, esse público em formação fazia uma exigência: encontrar sua imagem nos romances que lia. Entre outros, Victor Hugo, Baudelaire, Zola e Eugene Sue, na França, e Charles Dickens e Edgar Alan Poe, na Inglaterra, preencheram essa expectativa oferecendo à sociedade o espetáculo de sua própria vida”. A literatura por eles criada traz a tona a presença da multidão, ruidosa e numerosa, perigosa e impessoal. (Cf. BRESCIANNI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 8).

²³ Ver texto de Apresentação da História dos Treze, intitulado “A Comédia Humana” de Ivan Pinheiro de Machado. MACHADO, Ivan Pinheiro de. A Comédia Humana. In: HONORÉ, Balzac. **História dos Treze: Ferragus, a duquesa de Langeais, a menina dos olhos de ouro**. Porto Alegre: L&PM, 2009.

²⁴ Referimos-nos a frase proferida por Balzac quando afirma possuir “um diamante de cento e cinquenta quilates, mas como não querem me pagar, corto-o e vendo suas partes” para registrar a referência do autor em relação a sua obra maior, A comédia humana, projeto que reunia 89 romances, novelas e histórias curtas. “A história dos treze”, que reúne os romances “Ferragus”, “A Duquesa de Langeais” e a “A menina dos olhos de ouro”, está situada na parte do seu “estudos de costumes” na temática que envolve as “Cenas da vida parisiense”. Sobre isso ver: Cf. MACHADO, Ivan Pinheiro de. A Comédia Humana. In: HONORÉ, Balzac. **História dos Treze: Ferragus, a duquesa de Langeais, a menina dos olhos de ouro**. Porto Alegre: L&PM, 2009; COSTA, Leila de Aguiar. Honoré. In: BALZAC, Honoré de. **Iluções Perdidas**. São Paulo: Estação Liberdade, 2007.

histórias curtas, nos traz uma pintura da Paris moderna e industrial, que muito nos informa sobre esse caráter ambíguo sobre o qual sedimenta-se a vida moderna. Em sua imagem, a Paris moderna oitocentista, apesar do fascínio e da beleza, apresenta-se como uma incessante cidade que não para de crescer em sintonia com a dinâmica da vida moderna sem, contudo, deixar de sugar seus habitantes, a ponto de causar-lhe espanto.

No romance Ferragus, publicado em 1833 em formato de folhetim, título que dá também nome ao principal personagem envolvido na trama da Sociedade secreta dos “treze devoradores”, o autor descreve a cidade de Paris como um grande organismo vivo, cujas “ruas têm qualidades humanas, e seu aspecto geral nos impõe certas idéias contra as quais nos sentimos indefesos”²⁵. Aqui a cidade é o espetáculo, em que pese seu aspecto monstruoso onde o olhar contemplativo perde-se e encontra-se em meio à estranheza de suas paisagens. Certamente, se decidíssemos passear pelas ruas de Paris sob a companhia desse autor, poderíamos comungar com ele: “que lindo espetáculo!”, diria Balzac, porém completaria, “Paris é o mais delicioso dos monstros: aqui se vêem as belas mulheres; logo ali os velhos e os pobres; em um ponto tudo é novo e reluzente, como as moedas cunhadas no início de um reino; mais adiante, elegante como as mulheres que se vestem no rigor da moda. Realmente um monstro completo”²⁶. Síntese da Paris buliçosa.

Imagem parecida criou Walter Benjamin, ao expor suas idéias sobre a pressa da grande cidade, principalmente, a “Paris do segundo império”²⁷, e a presença do fenômeno da multidão nos convidando a perceber mais nitidamente a presença e os efeitos dessa experiência. Sob a companhia de Baudelaire, Benjamin caminha em meio ao “espetáculo” das ruas de Paris atento ao olhar indiferente do poeta, contemporâneo a essas mudanças, quanto ao estatuto da “terrível realidade”²⁸ para registrar que esse

²⁵ HONORÉ, Balzac. **História dos Treze: Ferragus, a duquesa de Langeais, a menina dos olhos de ouro.** Porto Alegre: L&PM, 2009 p. 27.

²⁶ *Ibidem*, p. 29

²⁷ Ver Brascianni ao um caminho sedutor para uma incursão historiográfica sobre o fenômeno da multidão no século XIX seguindo na esteira sensível de Benjamin evocando Baudelaire como guia. Cf. Brascianni. BRESCIANNI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza.** São Paulo: Brasiliense, 1994.

²⁸ ARANHA, Gervásio Batista. **Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: Trem de Ferro, Luz Elétrica e Outras Conquistas Materiais (1880-1825).** In: Ó, Alarcon Agra do. Et Ali. **A Paraíba no Império e na República: Estudos de História Social e Cultural.** 3 ed. João Pessoa: Idéia, 2006, p.70.

homem inebriado pelos fascínios da vida moderna é também aturdido frente a fluidez das relações, principalmente intersubjetivas.

Devemos atentar que “houve momentos em que conviviam em um mesmo espaço, embora diferenciado, duas sociedades opostas: a velha, ainda ligada a um mundo agora em vias de extinção, e a nova, construída por uma massa de indivíduos, ainda desconhecidos²⁹”. Indivíduos estranhos entre si, “mas com inúmeras características, e que pressionava para atingir um objetivo não definido, mas cheio de fascínio, esperança e ilusões: a revolução social³⁰”. E é, sobre esse projeto que se inscreve “o desejo dos homens de transformarem a cidade na moradia privilegiada da revolução social³¹”. De modo que a experiência moderna é fruto de um processo histórico onde envolve “uma grande tensão entre o moderno e o tradicional não tão claramente definido como se costuma colocar³²”.

Sobre essa tensão, ao que discorremos, podemos percebê-la quando pensamos a configuração das cidades modernas, onde a insalubridade, o perigo, as ruelas escuras e lamacentas, os becos, os vícios, a imoralidade, os cheiros e os odores³³, enfim, uma infinidade de elementos e características que, mesmo a beira de serem destruídas para logo serem reconstruídas no tocante às novas conformações urbanas, denunciavam a presença do arcaísmo, do velho, do passado³⁴. Neste contexto a fronteira entre o novo e o arcaico não estava tão nitidamente definida, chegando mesmo a fundirem-se em alguns momentos.

É o caso mesmo das cidades brasileiras, em transformação no limiar do período republicano. Onde, “*tumulto e desordem* foram palavras fáceis e comumente aplicadas à dinâmica das capitais já republicanas, à ocupação de suas ruas e casas, e a seus

²⁹ REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos Modernos**: histórias da cidade do Recife na década de vinte. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 24.

³⁰ Ibidem

³¹ REZENDE, op. cit. p. 25

³² Ibidem.

³³ A pesquisa sobre os cheiros e os odores, presentes no imaginário social das grandes cidades dos séc. XVIII e XIX, ganha lugar de destaque nas análises de Corbin, principalmente os odores que criam os “contornos de um obcecante pântano humano”, na ênfase aos odores da miséria, do fedor do pobre e de suas habitações. Ver: Cf. CORBIN, Alain. **Saberes e Odores**: o olfato e o imaginário social nos séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, p. 183/184.

³⁴ Ver (Cf. MARINS, Paulo César Garcez. *Habitação e Vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras*. In: NOVAIS, Fernando A. (Coord.), SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 131/214.

habitantes, cada vez mais numerosos e movediços”. Nesses cenários, “as elites emergentes imputavam-se o dever de livrar o país do que consideravam ‘atraso’, atribuído ao passado colonial e imperial do país, e visível na aparente confusão dos espaços urbanos³⁵”. Pois, é de pensar que, por exemplo, o Rio de Janeiro republicano, primeira cidade brasileira a sofrer um amplo projeto de reformas “no exemplo ‘civilizador’ da Paris hausmanniana³⁶”, em sintonia com transformações demográficas e sociais conviveu com movimentos contínuos que fundia vivências, experiências, tensões, espaço em que o novo e o antigo estavam em constante disputa. Em que pese a reestruturação do seu espaço urbano, povoado, barulhento, com habitações superlotadas, epidemias que se alastravam com rapidez, a capital da República conviveu com práticas, construções e mecanismos confrontantes.

Rezende, ao tentar compreender as transformações urbanas do Recife nos anos vinte, percebeu a tensão sobre o qual o projeto de modernização da capital pernambucana foi produzido, principalmente no tocante a luta entre o “antigo” e o “novo”, tradicional e “moderno”. Segundo ele, essa tensão se expressava no “debate entre os intelectuais, nas notícias e opiniões registradas na imprensa, no cotidiano invadido por certas invenções e hábitos modernos” no momento em que o Recife era uma cidade marcada “por uma onda incontida de modernizações”³⁷.

Acreditamos que sob esse prisma os estudos sobre cidades vêm crescendo nos últimos anos, a preço de ampliarem o debate sobre esse objeto de estudo, principalmente em sua relação com modernidade³⁸. Neste sentido, mais esclarecedor e promissor, seria tentar perceber: como se deu a experiência moderna fora do espaço das grandes cidades, não marcadas por um ritmo de vida metropolitano?

Berman já havia feito questionamento parecido para compreender o que aconteceu nas áreas fora do Ocidente, a exemplo do caso da Rússia em que pese não ter experimentado a modernidade das grandes cidades como Londres, Paris, Berlim, ou mesmo Nova Iorque, onde, “ao longo de todo o século XIX, levantes de modernização

³⁵ Ibidem, p. 133.

³⁶ Ibidem, p. 137

³⁷ REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos Modernos: histórias da cidade do recife na década de vinte**. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 26.

³⁸ Ver Introdução de Souza sobre os escritos sobre cidades no Brasil e no mundo em sua relação com o moderno. (Cf. SOUZA, Fábio Gutemberg R. Bezerra de. **Territórios de confronto**. Campina Grande, EDUFPG, 2006, p. 11)

estavam acontecendo”³⁹. No caso de Berman, a questão era saber se fora do Ocidente, no período em apressa, a modernização não estava acontecendo. Na verdade, fora desse espaço, afirma Berman, “os significados da modernidade teriam de ser mais complexos, paradoxais e indefinidos. Essa foi a situação da Rússia por quase todo o século XIX.”⁴⁰ Destarte, para “determinadas regiões — como a Rússia czarista —, a modernidade aparece como algo distante, de que se ouve falar, de que se tem um certo conhecimento, que almeja experimentar, e que se consubstancia, por vezes, num único elemento, convertido em emblema da tal modernidade”⁴¹. Regiões que processaram experiências modernas sob outros critérios de validação, como se por lá a modernidade fosse pintada com outras cores, com outro verniz. Elas demonstram os sinais claros de uma modernidade desejada, distante, talvez, nos traços da materialização e velocidade das mudanças as quais passaram as grandes metrópoles européias da época.

Aranha, em outro exercício retornando ao ocidente, mais precisamente estudando as pequenas e médias cidades do norte brasileiro, nos alerta a possibilidade de seguir por outro caminho. Metodologicamente afirma Aranha, “a princípio é impossível falar em vida moderna no Norte, no período estudado, tomando como parâmetro a idéia de ritmo social do tipo que serve par caracterizar as capitais culturais européias do período oitocentista”⁴². No caso da experiência de modernidade das cidades do Norte brasileiro “não se expressa em termos de vida metropolitana, a exemplo do que ocorre pioneiramente nas duas maiores cidades do século XIX, Londres e Paris”⁴³.

Para Aranha, as transformações urbanas nas cidades do norte se dão partir do contato com novos elementos e situações cotidianas experimentadas mediante a introdução de certas conquistas materiais e simbólicas passam a povoar “o imaginário urbano como símbolos do moderno”. Neste caso, “trata-se de considerar que a idéia de

³⁹ BERMAN, Marshal. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**: A aventura da modernidade. São Paulo, Companhia das Letras, 1986, p. 169.

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ Cf. PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito Além do Espaço**: Por Uma História Cultural do Urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 279-290, 1995, p. 286.

⁴² ARANHA, Gervásio Batista. **Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: Trem de Ferro, Luz Elétrica e Outras Conquistas Materiais (1880-1825)**. In: Ó, Alarcon Agra do. Et Ali. **A Paraíba no Império e na República**: Estudos de História Social e Cultural. 3 ed. João Pessoa: Idéia, 2006, p. 67.

⁴³ Ibidem, p. 68.

modernidade, no espaço regional em apreço se configura menos por cenários urbanos marcados pela agitação frenética no cotidiano das ruas” com seu ritmo veloz constitutivo, “e mais por uma ou outra novidade vinda do estrangeiro, a exemplo das que remetem a idéia de conforto e/ou rapidez e que passam ao imaginário como signos modernos por excelência. Cidade que se quer ‘civilizada’ ou que estaria a ‘civilizar-se’ deveria contar ao menos com uma dessas novidades”⁴⁴.

Aqui, os significados da modernidade transitam mais pelas sensações e seduções do moderno do que pelas dimensões físicas e populacionais dos espaços urbanos em análise⁴⁵. Não esqueçamos que o campo aberto nessa empreitada põe em destaque a busca pelo “núcleo primário de percepção e tradução da experiência humana que se encontra no âmago da construção de um imaginário social⁴⁶” de que fala Pesavento. “O conhecimento sensível opera como uma forma de reconhecimento e tradução da realidade que brota não do racional ou das construções mentais mais elaboradas, mas dos sentidos, que vêm do íntimo de cada indivíduo⁴⁷”.

As sensibilidades correspondem, assim, às sensações, ao emocional, com a subjetividade, com os valores e os sentimentos, que operam em meio às experiências cotidianas dos sujeitos obedecendo “a outras lógicas e princípios que não os racionais. As sensibilidades são uma forma do *ser* no mundo e de *estar* no mundo, indo da percepção individual à sensibilidade partilhada”⁴⁸. Em última instância, dizem respeito aos sentidos que advém das experiências dos sujeitos sociais e que se processam em meio ao vivido. Pois, “os homens aprendem a sentir e a pensar, ou seja, a traduzir o mundo em razões e sentimentos. As sensibilidades seriam, pois, as formas pelas quais indivíduos e grupos se dão a perceber, comparecendo como um reduto de representação da realidade através das emoções e dos sentidos”⁴⁹. São esses sentidos atribuídos a

⁴⁴ Ibidem, p. 73

⁴⁵ No estudo em questão, diz Aranha, “há um limite físico no tamanho das cidades do Norte que é preciso considerar” (op. cit. p. 67) e neste caso, as experiências modernas dessas cidades nortistas devem ser pensadas com base no impacto causados por certas conquistas materiais de uso coletivo e/ou privado, símbolos modernos de valor universal.

⁴⁶ Sobre o conceito de sensibilidades ver Pesavento (Cf. PESAVENTO, Sandra Jatahy. **SENSIBILIDADES NO TEMPO, TEMPO DAS SENSIBILIDADES**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul/BR. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* n°4, 2004.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ Ibidem, p. 2.

⁴⁹ Ibidem, p. 3.

realidade que fazem uma experiência social ser narrada de modo que os eventos experimentados pelos contemporâneos como um conjunto de fatos adquirem uma unidade de sentido que é transferida de geração em geração reproduzindo um acontecimento a ela contemporânea⁵⁰. A questão aqui, do ponto de vista da epistemologia do conhecimento histórico, pode ser colocada como se tratando do “retorno ao acontecimento”, leia-se acontecimento significado.

Portanto, em se tratando de sensibilidades, são elas que afloram, por exemplo, nos habitantes de Pureza quando do contato com o trem, esse maquinismo moderno, “cuja estação, inaugurada em janeiro de 1883, localizava-se no quilometro 107 da estrada de ferro que partia de Recife com destino à Paraíba, a uma distancia de 30 quilômetros da divisa com esta última”⁵¹. A pequena estação de Pureza, em que converse “a constatação de que o trem imprimia um novo ritmo de vida no cotidiano dos lugares por onde passava”⁵², distante e pertencente a um lugar “ermo”, “esquisito”, “longe de tudo”, transforma-se quando o apito do trem rompia “seu silêncio e sua tranquilidade”. “E Pureza quebrava o seu silêncio por quinze minutos. Saltava gente na estação (...) e tudo mudava em Pureza. Era agora outro lugar”... “de maneira que naquele lugar ‘esquisito’, só mesmo os trens diários para mudar-lhes a rotina”⁵³. Pureza entrava em certa agitação cidadina, enchia-se de vida, de modo a despertar novas sensibilidades nos habitantes do pequeno lugarejo, “um lugar que parecia estar em

⁵⁰ Ver os conceitos de “horizonte de expectativa” e “espaço de experiência” em (Cf. KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado: Contribuições à semântica dos tempos históricos.** Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006, p. 133-137) Para uma maior discussão sobre os conceitos de “horizonte de expectativa” e “espaço de experiência” ver Ricoeur (2007), principalmente a segunda parte da obra dedicada a epistemologia do conhecimento histórico, no tópico destinado as reflexões sobre o tempo histórico (p. 162-170). (RICOEUR, Paul. **A História, a memória, o esquecimento.** Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2007). Sobre as contribuições de Ricoeur e Koselleck ver também Dosse (2001) no capítulo que fala sobre “Paul Ricoeur Revoluciona a história” (DOSSE, François. **A história a prova do tempo: da história em migalhas ao resgate do sentido.** São Paulo: Editora UNESP, 2001, p. 71-100); BURKE, Peter. **O historiador como colunista: Ensaio da Folha.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. No ensaio que discorre sobre Koselleck, historiador filósofo (p. 91-95).

⁵¹ Cf. ARANHA, Gervácio Batista. As estações de Trem nas cidades do Norte Brasileiro como símbolos de um novo espaço tempo (1880-1930). In: SOUZA, Antônio Clarindo B; FERNANDES, Paula Rejane. (Orgs.) **Cidades e experiências modernas.** Campina Grande, EDUFCEG, 2010 p. 146.

⁵² Ibidem, p. 138

⁵³ Ibidem, p. 146

sintonia com a era moderna”⁵⁴. Chegando mesmo os dias serem percebidos como mais longos, quando por algum motivo, o trem não vinha.

O certo é que o percurso de Aranha é elucidativo e esclarecedor, a preço mesmo de embalar uma comunidade de historiadores a tentarem acessar essas sensibilidades dos homens de outrora em sintonia com “esse mundo moderno”. É o que ocorre com Santana quando, “de passo em passos criando espaços”⁵⁵, nos revela uma imagem de Pombal no sertão paraibano, “desejosa” por modernizar-se, entre 1930 a 1950, trazendo a tona muitos dos aspectos da recepção de seus habitantes advindas do contato com as novidades modernizantes. Em sua análise, Santana verifica e expõe a tensão entre a cidade que se tinha, a Pombal da “mata”, pequenina e acanhada e a Pombal asseada, limpa e elegante que desejava os poderes legalmente instituídos⁵⁶.

Wanderlei, mais recentemente, também analisou a cidade de Pombal e percebeu certas mudanças de antigos hábitos, práticas e representações da noite na cidade quando do advento da luz elétrica em 1927. Para ela, não se pode afirmar que o povo festejou o advento da luz elétrica. Não obstante, acredita “que a novidade representada pela aquisição daquela aparelhagem provocou no mínimo a curiosidade em muitos pombalenses...”⁵⁷ Causadas, talvez, pela admiração diante daquele símbolo da vida moderna, do progresso e da civilização. Neste caso, “uma coisa é certa: se as melhorias não foram aquelas esperadas e pregadas pela elite daquela cidade, a população de Pombal foi sensivelmente e intensamente transformada.” Pois, o impacto daquela “conquista material sobre a vida cotidiana dos homens e mulheres foi tão intenso que nos que aconteceram a inauguração do ‘motorzinho’ não se fala em outra coisa aqui em Pombal.”⁵⁸ Há que se considerar que em seu texto, Wanderlei não deixa de registrar as contradições sob as quais esse equipamento urbano foi introduzido na cidade.

⁵⁴ Ibidem, p. 147.

⁵⁵ SANTANA, Flávio Carreiro de. De passo em passos criando espaços: memória e oralidade sobre as transformações urbanas pombalenses (1930-1950). In: ANDRADE, Joel Carlos de Souza; DANTAS, Eugênia Maria; BURTI, Iranilson Oliveira e SOUZA, Antônio Clarindo B. (Orgs.). **Cultura e Cidades**. 1ª Ed. Campinha Grande: EDUFCEG, 2009.

⁵⁶ Ibidem, p. 23.

⁵⁷ WANDERLEI, Helmara Giccelli. O Espetáculo da noite em Pombal: a luz dita moderna e as representações sobre a escuridão. In: SOUZA, Antônio Clarindo B; FERNANDES, Paula Rejane. (Orgs.) **Cidades e experiências modernas**. Campina Grande, EDUFCEG, 2010 p. 37

⁵⁸ Ibidem, p. 38

Souza, em sua análise sobre as tensões e as múltiplas formas de os moradores de Campina Grande viverem entre as décadas de 1920 à 1940 parece ao menos investir num recorte temporal “em que sua área central passava por um processo de reforma urbana⁵⁹”. Em seu trabalho, o autor, tenta desvendar o conflito entre os que requeriam e apregoavam certo apego aos padrões de vida modernos e aqueles que se aventuravam em transitar contrariamente aos desígnios e desejos de baluartes pertencentes à elite letrada local. O fato é que, no pano de fundo das tensões analisadas por Souza, repousa uma Campina Grande em transformação também em contato com os equipamentos modernos de uso coletivo e privado. É o caso da chegada dos automóveis na cidade, analisado pelo autor no tópico o “mundo dos choferes”, quando, “entre o fim da década de 1910 e durante a década de 1920, os moradores de Campina Grande experimentavam algumas mudanças nas suas formas de deslocamento, em alguns dos seus costumes e nos usos dos lugares e territórios da cidade”. Dentre essas mudanças, “o advento do automóvel e do caminhão, por exemplo, parecia incutir novos hábitos na vida de seus moradores”⁶⁰, principalmente no tocante a elaboração de novas sensibilidades ajustadas em relações de deslumbramento e conflito⁶¹.

Em outro exercício, Serioja, quando analisou os encontros com o moderno na cidade de Princesa parece-nos também investir mesmo em perceber uma ordem de mudanças nessa cidade a ponto de entender certa sensibilidade que aflorava em seus antigos habitantes, especificamente na década de 1920. Isso quando do contato com os chamados signos do moderno que “se materializavam no espaço urbano com os planos de modernização: luz elétrica (1925), telégrafo (1922), construções de casas e avenidas, entre outros. E com a chegada de novidades: o futebol (1918), o cinema (1924), o automóvel (1917), a *jazz-band*⁶²”. Por outro lado, a Princesa do Sertão Paraibano, adverte a autora, “não possuía as dimensões econômicas, sociais e populacionais que se

⁵⁹ Referimos-nos a proposta de Gutenberg em estudar como viviam, onde moravam, os espaços que consumiam, se divertiam e trabalhavam, os campinenses naqueles idos de 1920 à 1940. (Cf. SOUZA, Fábio Gutemberg R. Bezerra de. **Territórios de confronto**. Campina Grande, EDUFPG, 2006. p. 12).

⁶⁰ Ibidem, p. 49.

⁶¹ O caso do soldado Ignácio Ferreira da Silva, defendido pelo advogado Otávio Amorin, ilustra bem as múltiplas representações que o advento dos primeiros automóveis na cidade parece causar em seus moradores em se tratando de perceber as sensibilidades que são alteradas. (Ibidem, p. 49)

⁶² Ver (Cf. MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro. **Signos em conforto?: o arcaísmo e o moderno na cidade de Princesa (PB) na década de 1920**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2010. p. 19)

viam nos grandes centros [...] Mas isso não invalida o significado das mudanças” [...] E, na pequena Princesa os indícios do moderno eram observados “na renovação dos hábitos sociais: as pessoas iam ao cinema, vestiam-se com as melhores roupas, inspiradas na moda que vinha de fora, geralmente da capital pernambucana, com a qual a cidade mantinha fortes laços comerciais”⁶³.

Enfim, parece-nos que, de um modo ou de outro, mesmo atentando as especificidades com que cada análise foi operada, um fio condutor liga esses trabalhos, a saber, a presença de certa sensibilidade marcada por um ritmo de vida que não tem pressa, mas que, de um modo ou de outro, é alterado quando se trata de manter contato com um ou outro signo da vida moderna. Além deste, a presença da tensão entre o “antigo” e o “moderno” em que pese a entrada em cena de certo “jogo de representações⁶⁴”, traduz em sentidos a experiência moderna dos espaços em análise. Isso porque acreditamos “que as representações são parte integrante também daquilo que chamamos realidade, não só porque são matrizes geradoras de práticas sociais”, mas como também “porque demonstram um esforço de revelação/ocultamento dado tanto pelas imagens reais (cenários, paisagens de rua, arquitetura) como pelas imagens metafóricas (da literatura, pintura, poesia, discurso técnico e higienista etc.)⁶⁵”

E, desse modo é que falamos em sensibilidades que operam no plano de “representações” do moderno que, em muitos casos, a “cultura material⁶⁶” exterioriza e as unidades de sentido projetadas interiormente pelos habitantes desses pequenos e médios espaços urbanos se expressam por meio de ações e movimentos que permitem pensar em experiências de “ser e sentir-se moderno”. Ou seja, se cria uma nova sensibilidade bem próxima a que é projetada sobre o viver em cidades⁶⁷.

⁶³ Ibidem, p. 20.

⁶⁴ Sobre o conceito de representação ver: Cf. CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: DIFEL, 1990. Ainda sobre o conceito de representação presente na “História Cultural entre Práticas e representações” Ver Cf. CHARTIER, Roger. **A História ou a leitura do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009, p. 7.

⁶⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito Além do Espaço: Por Uma História Cultural do Urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 279-290, 1995. P. 283.

⁶⁶ Sobre o conceito de cultura material, ver: ROCHE, Daniel. **História das coisas banais: nascimento do consumo nas sociedades dos séculos XVII ao XIX**. Rio de Janeiro: Rocco, 2000, p. 13-17.

⁶⁷ Pesavento afirma que a cidade é ainda sensibilidade, pois é um fenômeno cultural resultante da atribuição de significados sobre o viver urbano. Para ela, “cidades pressupõe a construção um ethos, o que implica a atribuição de valor para aquilo que se convencionou chamar de urbano”. Assim, “a cidade é um fenômeno que se revela pela percepção de emoções e sentimentos dados pelo viver

Contudo, ao que até aqui escrevemos, cabe registrar que por hora interessa-nos neste exercício pensar mais os movimentos operatórios que possibilitam, ou não, a introdução desses equipamentos no cenário urbano das pequenas cidades. Retornemos, pois, aos desejos que movimentam o sonho de dotar a cidade de um ou outro equipamento da vida moderna. Falamos dos desejos que operam em meio ao cenário urbano antes mesmo da introdução dos equipamentos modernos ou, de outro modo, mesmo em sua ausência, quando esses, por um motivo ou por outro, não chegam nem mesmo a se fazerem presentes no espaço urbano, mas, antes geram toda uma expectativa quanto da possibilidade de sua introdução. Eles traduzem os anseios individuais e/ou coletivos, diríamos até grupais, de dotar o espaço urbano de um ou outro equipamento signo da vida moderna. O plano do desejo marca as cidades com um tipo de verniz que pretende também, em tom otimista, “civilizar” os costumes, banir as amarras do passado, refazer o espaço em sintonia com as novidades do mundo moderno.

Do ponto de vista teórico e metodológico, parafraseando Pesavento, empreender este caminho pressupõe pensar para muito além do espaço, enveredando pelas trilhas das representações simbólicas da cidade, que podem corresponder ou não à realidade sensível, sem que com isso percam a sua força imaginária. Pois, a “‘cidade do desejo’, realizada ou não, existiu como elaboração simbólica na concepção de quem a projetou e a quis concretizar”⁶⁸. Invisíveis, as cidades do desejo se escondem em meio aos escombros da materialidade objetiva das cidades reais e concretas. E, como os sonhos e os desejos, as suas muralhas, suas ruas e suas formas são alimentadas por expectativas, perspectivas, esperanças, mas também por desesperanças, medos, temores, angústias. Muitas vezes, elas recebem a forma daquilo a que se opõem. “Às cidades reais, concretas, visuais, tácteis, consumidas e usadas no dia-a-dia, corresponderam outras tantas cidades imaginárias”, a nos indicar que “o urbano é bem obra máxima do homem, obra essa que não cessa de reconstruir, pelo pensamento e pela ação, criando outras tantas cidades, no pensamento e na ação”⁶⁹.

urbano e também pela expressão de utopias, de esperanças, de desejos e medos, individuais e coletivos, que esse habitar em proximidade propicia”. PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias**. in: Revista Brasileira de História, v.27, número 53, jan-jun-2007, p.11-23, p. 14.

⁶⁸ Cf. PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito Além do Espaço: Por Uma História Cultural do Urbano. Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 279-290, 1995, p. 287.

⁶⁹ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias**. in: Revista

No caso das cidades em sintonia com o universo de transformação do mundo moderno é o desejo de construir, reformar, e modernizar o espaço, muitas vezes alimentado por uma elite letrada local, que pode ser acessada dentro daquilo que Pesavento chamou de história cultural do urbano⁷⁰. As cidades do desejo ganham espaço no que compreendemos ser o imaginário urbano, “esse motor de ação do homem ao longo de sua existência, é esse agente de atribuição de significados à realidade⁷¹”. O imaginário “é o elemento responsável pelas criações humanas, resultem elas em obras exequíveis e concretas ou se atenham à esfera do pensamento ou às utopias que não realizaram, mas que um dia foram concebidas⁷²”. As cidades imaginárias existem em meio a força do fio do desejo que as concebem. Completaria Rezende, “a cidade que se mostra no visível, esconde-se no que tem de indisível, é muito maior do que o espaço físico que ocupa e menor do que os sonhos e desejos de seus habitantes” (REZENDE, 2003, p. 138).

Seguindo por esse percurso acabaremos por criar nossa imagem, leia-se representação, das transformações urbanas pelas quais passou a pequena Vila das Aroeiras(1930) criada por meio do decreto estadual nº 1.164/38, e cidade de Aroeiras (1950) criada pela lei estadual 980/53⁷³. Compreender: como a cidade e seus moradores experimentaram algumas das mudanças as quais comportou naquele momento? Ou antes, disso, quais os desejos, expectativas ou anseios, presentes, principalmente em meio à elite letrada local e que ocupavam os principais cargos administrativos da cidade naquele momento, projetaram em torno da cidade que se “tinha” de modo a dar forma à cidade que se queria ter? Considerando que por esse caminho “há a projeção de uma

Brasileira de História, v.27, número 53, jan-jun-2007, p.11-23, p. 11.

⁷⁰ Sobre a perspectiva de recuperar os sentidos, a dimensão das sensibilidades, de acessar essas cidades frutos do pensamento, por meio de uma história cultural do urbano ver: PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito Além do Espaço: Por Uma História Cultural do Urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 279-290, 1995; PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias**. in: Revista Brasileira de História, v.27, número 53, jan-jun-2007, p.11-23.

⁷¹ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias**. in: Revista Brasileira de História, v.27, número 53, jan-jun-2007, p.11-23, p. 12.

⁷² Ibidem.

⁷³ Os dados foram obtidos na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (p. 201), publicada em comemoração ao 4º aniversário do Governo do Presidente Juscelino Kubitschek, em 31 de janeiro de 1960, sob a coordenação do IBGE.

‘cidade que se quer’, imaginada e desejada, sobre a cidade que se tem, plano que pode vir a realizar-se ou não⁷⁴”.

Não esqueçamos que, principalmente na passagem da década de 1940 a 1950, estamos falando de um momento em que as ruas da pequena cidade não eram ainda calçadas, com pouca iluminação, ruas ainda sem nomeação, poucos metros de passeio público em curso, com poucas casas de comércio, outras poucas casas privadas e estabelecimentos públicos, não ultrapassando o total de aproximadamente “582 prédios em 1956”, enfileirando-se desordenadamente pelo centro. A sua população não passava de 18.312 moradores dispersos em seus limites urbano e rural⁷⁵. Ou seja, nesse espaço, os limites entre o urbano e o rural não estavam tão nitidamente definidos, chegando a fundirem-se.

Mesmo assim, em nível de ilustração, diziam os representantes do poder legislativo, quando da época da emancipação da cidade: “levantou-se Aroeiras, para receber a coroa da autonomia; um dia de emoção sem conta para nós... Desligou-se de Umbuzeiro, não por divergência, e sim por atingir a sua fase de evolução”, a esses homens, acreditavam: “Esta nova Comarca, esta nova cidade, exige de nós grande energia, para a sua construção faltam-lhe regimento interno próprio, código de postura, imobiliário, prédios municipais e a cidade: vê-se um morro no leito da rua principal, riachos prejudicando ruas e até casas...” e completa, “o olho d’água das Aroeiras, de onde descende o nome de nossa cidade, esse nunca foi contemplado com nenhuma decoração, enfim, falta-lhe tudo.”⁷⁶ Parece-nos que o desejo pretense era mesmo de dotar a cidade de certos equipamento e melhorias que pudessem mesmo denotar o status cidadão que deveria receber a cidade emancipada. Diria o nobre orador, “Sr. Presidente, Srs. Vereadores, eu quisera saber expressar-me como desejo para falar bem alto e dizer

⁷⁴ Cf. PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito Além do Espaço: Por Uma História Cultural do Urbano. Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 16, p. 279-290, 1995, p. 287.

⁷⁵ IBGE, op.cit. 202.

⁷⁶ Fragmentos de discurso proferido pelo senhor Pedro Paulo de Andrade, antigo vereador e presidente da Câmara Municipal, proferido no dia 29 de Novembro de 1955, data da instalação da 1ª Mesa Legislativa do município de Aroeiras que na época contava com sete vereadores, com número legal estabelecido pela Lei Estadual nº 980/93 que cria o município de Aroeiras e discorre no seu parágrafo único do Art. 4º a referida quantidade de vereadores. Na época foram eleitos os seguintes: “Antônio Pedro da Silva, Pedro Paulo de Andrade, Silvino Fernandes e João de Brito Lira eleitos pela legenda da UDN e os Srs. Manoel Siqueira Luna, Antônio Tavares de Lira e Olegário Herculano do Nascimento, eleitos pelo PSD”, conforme descreve a ata. (ATA DO LEGISLATIVO MUNICIPAL, 1955, p. 1).

aqui, o que sinto dentro de meu eu, o afeto de gratidão, a vontade de trabalhar e de transformar o nosso município, em igualdade de outros maiores existentes no Brasil⁷⁷”.

Creemos que as transformações urbanas da cidade de Aroeiras demarcaram certa coloração otimista orientada pelo desejo de que o passado pudesse ser derrotado pelo presente, a saber, as marcas do universo rural, em substituição pelo presente citadino, em sintonia com certa sensibilidade urbana. Por isso, acreditamos na possibilidade de investir na verificação do desejo em construir a cidade ou mesmo dotá-la de um ou outro equipamento da vida urbana moderna, mesmo que esses não tenham sido implantados, ou a sua dimensão física não comportasse todos esses sonhos e desejos. Destarte, acreditamos na possibilidade de acessar a cidade de Aroeiras em seu passado através das representações, dos sentidos, que seus antigos moradores fizeram em torno dos contatos que mantiveram com os equipamentos modernos. No caso da cidade de Aroeiras, antes disso, tentaremos acessar as representações produzidas em torno do desejo de construir a cidade, de dar-lhe forma urbana em contraposição a suas marcas rurais, indesejadas e “inestéticas⁷⁸” ao que acreditavam ser o “novo” momento em que a cidade passava naqueles idos de 1950 e 1960.

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Sobre o conceito de inestético aplicável as justificativas das reformas urbanas implementadas pela elite política e letrada campinense nas décadas de 1930-1945, ver: (Cf. SOUZA, Fábio Gutemberg R. Bezerra de. Campina Grande: Cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil. **In: Revista Brasileira de História**. São Paulo, ANPUH, Vol. 23, nº 46, jul-dez, 2003. p. 60-91.