

Kaline Abrantes Guedes

O ouro branco abre caminhos:

O algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1850-1924).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte em cumprimento às exigências deste, para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Dr. Rubenilson Brazão Teixeira

Natal - 2006

Kaline Abrantes Guedes

O ouro branco abre caminhos:

O algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1850-1924).

Dissertação aprovada em: ___ / ___ / ___

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Rubenilson Brazão Teixeira

Orientador – UFRN

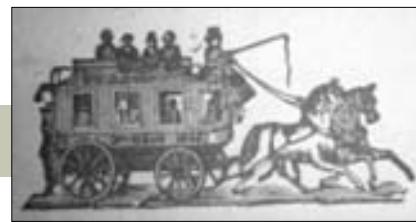
Profª. Drª. Nelci Tinem

Examinadora - UFRN

Prof. Dr. Fernando Diniz Moreira

Examinador - UFPE

Agradecimentos



A **Deus**, meu único e fiel Senhor.

Aos meus pais, Joel e Fátima, maiores incentivadores da minha vida.

Aos meus irmãos, Wagner e Joelma, pela preocupação e incentivo.

Ao professor Rubenilson Brazão Teixeira, meu orientador, por toda dedicação, disponibilidade, paciência e incentivo.

Ao meu esposo André Luiz pela compreensão.

Aos amigos Marise Correia, Ana Laura Rosas, Larissa Christinne, Jairson Carmo e Christianne Finizola, pela amizade e cumplicidade.

À querida Nelci Tinem, por desde cedo acreditar e incentivar meus estudos e pesquisas.

Aos meus colegas da Prefeitura Universitária da UFPB pela contribuição e incentivo.

À equipe do IHGP e das demais bibliotecas visitadas na cidade pela disponibilidade do material necessário à pesquisa.

Ao PPGAU e toda sua equipe docente pelos imensuráveis ensinamentos.

Ao CNPq pela concessão da bolsa de pesquisa, sem a qual a concretização desse sonho não seria possível.

Resumo



Esta dissertação enfatiza a modernização urbana da Cidade da Parahyba¹, entre os anos de 1850 e 1924, e a sua relação com a economia algodoeira, fonte principal de acumulação de riqueza pública e particular do Estado da Parahyba do Norte durante toda a Primeira República. Esse estudo de história urbana desenvolveu-se através de uma perspectiva historiográfica de compreensão da formação espacial. Apesar da ênfase sob o aspecto econômico, os outros fatores que contribuem conjuntamente na formação da vida em sociedade não foram deixados à parte. O processo de modernização da Cidade da Parahyba, no período em questão, também foi analisado segundo uma lógica cronológica e temática estabelecendo-se, sempre que necessário, uma comparação direta com a situação financeira vivenciada pelo Estado, observando-se, especificamente, a participação do algodão nessa receita. Constatou-se a inexistência de empréstimos e de auxílios federais e municipais para a concretização das diversas obras empreendidas na capital – os auxílios federais destinados à Parahyba do Norte foram utilizados em obras emergenciais de combate à seca e de desenvolvimento agrícola -, donde se conclui que foram utilizados recursos do próprio tesouro estadual, que em sua maioria provinham dos impostos arrecadados sobre a exportação e comercialização do algodão no Estado. Além desse fator, um outro demonstrou a interdependência entre a remodelação urbana e a economia algodoeira: o fato de que, nos anos de grande seca ou de acentuado ataque de pragas nos algodoais, reduzia-se sua produção e, em consequência, os números de receita. Diante de tais circunstâncias, a primeira atitude tomada pelos administradores estaduais era a suspensão dos serviços de *remodelamento* da cidade da Parahyba, declaradamente privilegiada pelos presidentes estaduais do período em análise.

¹ A cidade de João Pessoa se chamava Cidade da Parahyba e assim ficou conhecida até setembro de 1930, quando teve seu nome alterado em homenagem ao presidente do Estado, João Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, assassinado na cidade do Recife, em agosto do referido ano. Nesse período, o Estado da Paraíba era conhecido por Parahyba do Norte. Como este trabalho tem sua delimitação temporal dentro do período compreendido pela Primeira República, optou-se por utilizar a denominação da época.

Abstract



The present research deals with the modernization process of the Cidade da Parahyba², between 1850 and 1924, and its relation with the cotton economy, which represented the main source of wealth accumulation for both the private and the public sectors throughout the First Republic. This study on urban history was developed by focusing on the understanding of the city's spatial formation, and despite its emphasis on the economic aspects involved, other factors that also contribute to the development of the social life were not put aside. The modernization process of the Cidade da Parahyba was also analyzed during the period established for the study according to a chronological and thematic approach that established comparisons with the financial situation of the State, whenever this was necessary, with special attention to the contribution of the cotton economy to the State's revenues. It was possible to detect a lack of financial help and loans from the federal and municipal administrations for finishing several public works already underway in the capital, since the federal funds allocated to the State of Parahyba do Norte were rather employed in emergency works against droughts and in agricultural development. One can then conclude that the financial resources required for the urban interventions were withdrawn from the State's treasury itself, resources that were collected mainly from activities such as cotton exportation and cotton trading. Another factor shows the interdependence between the urban "remodeling" and the cotton economy: during the years marked by great droughts or by hard plagues on the cotton plantations, cotton production decreased, as well as the State's finances. The first measures taken by the State's administrators were to halt all projects of urban remodeling in progress in the Cidade da Parahyba, which was, clearly, the most privileged city by the State's presidents during the period analyzed.

² The city of João Pessoa was named Cidade da Parahyba, a designation that remained until September 1930, when it received its present-day name in order to pay homage to the president of the State, João Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, murdered in the city of Recife in August of that same year. At that time, the State of Paraíba was known as Parahyba do Norte. Since this work is limited to a period of time comprised within the First Republic, the names employed respect the terms used in those days.

Lista de Siglas



CEFET	Centro Federal de Educação Tecnológica
CIA	Companhia
EUA	Estados Unidos da América
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICF	International Cotton Federation
IFOCS	Inspetoria Federal de Obras contra as Secas
IHGP	Instituto Histórico e Geográfico Paraibano
PPGAU	Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
UFPB	Universidade Federal da Paraíba
UFRN	Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Lista de Figuras



FIGURA 01 -	Vista da Avenida Central, no Rio de Janeiro, em 1907.	18
FIGURA 02 -	Vista da Avenida Paulista, em São Paulo, em 1907.	18
FIGURA 03 -	Vista da ponte sobre o rio Capibaribe, na cidade do Recife, em 1907.	18
FIGURA 04 -	Antiga prensa de algodão.	34
FIGURA 05 -	Bolandeira do distrito de Queimadas, fundada em 1865.	34
FIGURA 06 -	Camponesas colhendo safra de algodão.	34
FIGURA 07 -	Encarte da firma parahybana Kröncke & CIA, localizada na capital do Estado e sendo neste pioneira na aquisição e utilização da prensa hidráulica.	36
FIGURA 08 -	Prensa 'Excelsior' na usina de Soares de Oliveira e CIA.	37
FIGURA 09 -	Descaroçadores 'Lumus' da usina de Mulungu.	37
FIGURA 10 -	Fardos de fibra prensada aguardando lugar nos armazéns da capital, respectivamente.	37
FIGURA 11 -	Homens carregando barcaças com fardos de algodão no atracadouro do Sanhauá com destino ao porto de Cabedelo.	37
FIGURA 12 -	Possível comprador analisando amostras de algodão na praça da Parahyba, em 1921.	38
FIGURA 13 -	Imagen do Atracadouro do Sanhauá, também conhecido como Porto do Capim, em 1920.	62
FIGURA 14 -	Capa ilustrada da Revista Parahybana Era Nova, uma publicação quinzenal que circulou entre os anos de 1921 e 1924 no Estado.	69
FIGURA 15 -	Capa ilustrada da Revista Parahybana Era Nova, uma publicação quinzenal que circulou entre os anos de 1921 e 1924 no Estado.	69
FIGURA 16 -	Senhoritas freqüentando o Jardim Público da cidade da Parahyba, espaço também conhecido por Praça Comendador Felizardo Leite (atual Praça João Pessoa).	72
FIGURA 17 -	Senhoritas freqüentando o Jardim Público da cidade da Parahyba, espaço também conhecido por Praça Comendador Felizardo Leite (atual Praça João Pessoa).	72
FIGURA 18 -	Encarte do jornal local 'A União' com a programação do Cinema Rio Branco para o dia 9 de fevereiro de 1918.	77
FIGURA 19 -	Encarte do jornal local 'A União' com divulgação de grande temporada da artista Fátima Miris no Teatro Santa Rosa.	77
FIGURA 20 -	Imagen do Hippodromo Parahybano, também conhecido como Park Gama Lobo, que se localizava no bairro de Jaguaribe.	78
FIGURA 21 -	Imagen do 'team' do Palmeiras Sport Club da Parahyba, campeão da cidade em 1921.	78
FIGURA 22 -	Charge retratando "Como se espera, nesta cidade, um bonde da 'T.L.F.'".	83
FIGURA 23 -	Foz do rio Paraíba, sítio da cidade e Fortaleza de Santa Catarina, segundo cartografia colonial.	87
FIGURA 24 -	Vista da Rua Nova (atual General Osório), em 1877.	93

FIGURA 25 -	Antigo Beco da Misericórdia (atual Peregrino de Carvalho), ligando a Rua Direita à Rua Nova, em 1877.	93
FIGURA 26 -	Antigo Beco do Carmo (atual Travessa Conselheiro Henriques), em 1877.	94
FIGURA 27 -	Trecho da Rua da Areia, na esquina com o antigo Beco do Tanque, no ano de 1895.	94
FIGURA 28 -	Vista da Rua Visconde de Inhaúma (atual João Suassuna), em 1880.	96
FIGURA 29 -	Antigo Largo da Gameleira (atual Praça Álvaro Machado), em 1894.	96
FIGURA 30 -	Estações da Ferro-Carril e da Estrada de Ferro Conde d'Eu construídas em torno da praça Álvaro Machado.	96
FIGURA 31 -	Vista do Teatro Santa Rosa, na praça Bento da Gama, no ano de 1902.	96
FIGURA 32 -	Vista do Palácio do Governo na rua Direita (atual Duque de Caxias) no ano de 1890.	97
FIGURA 33 -	Vista geral da praça Pedro Américo no ano de 1903.	97
FIGURA 34 -	Vista da antiga rua da Cadeia (atual Visconde de Pelotas) no ano de 1910.	98
FIGURA 35 -	Vista geral da Rua Nova (atual General Osório) no ano de 1914. Detalhe para a Catedral, ao fundo, para os largos passeios - com arborização ainda ausente - e para os postes de iluminação centralizados na rua.	98
FIGURA 36 -	Vista da antiga rua Barão da Passagem (também conhecida como rua da Areia) no ano de 1914.	98
FIGURA 37 -	Imagens de ângulos distintos do espelho d'água do Parque Arruda Câmara, onde se localiza a Fonte de Tambiá.	101
FIGURA 38 -	Imagens de ângulos distintos do espelho d'água do Parque Arruda Câmara, onde se localiza a Fonte de Tambiá.	101
FIGURA 39 -	Pintura em Acrílico sobre tela de Rodrigues Lima retratando o fornecimento de água na Rua da Viração (atual Gama e Melo) em 1910.	103
FIGURA 40 -	Pintura em acrílico sobre tela de Rodrigues Lima retratando a sede da estação de bondes em Cruz do Peixe, década de 1910.	104
FIGURA 41 -	Pintura em acrílico sobre tela de Rodrigues Lima retratando a sede da estação de bondes em Cruz do Peixe, década de 1910.	104
FIGURA 42 -	Estação da Ferro-Carril no Sítio Cruz do Peixe, no bairro de Tambiá. Em segundo plano, estação da Ferrovia Tambaú, inaugurada em 1907.	113
FIGURA 43 -	Rua Duque de Caxias (antiga rua Direita), onde se observam os trilhos e os postes com fiação elétrica para passagem dos bondes.	113
FIGURA 44 -	Vista da Rua Maciel Pinheiro, antiga rua do Comercio, onde também se observam os trilhos e os postes-guia para passagem dos bondes elétricos.	113
FIGURA 45 -	Praça Venâncio Neiva, reformada por Camillo de Holanda (detalhe para o coreto, em segundo plano, para a balaustrada, os postes de iluminação e arborização da praça).	120
FIGURA 46 -	Edifício da Escola Normal, construído também na administração de Camillo de Holland. À direita, observa-se trecho da balaustrada da praça Venâncio Neiva.	120
FIGURA 47 -	Edifício do Palácio do Governo. À direita, observa-se o poste de fiação da linha do bonde elétrico. À esquerda, a praça Venâncio Neiva.	120
FIGURA 48 -	Praça Conselheiro Henriques, situada em frente ao conjunto arquitetônico da Igreja do Carmo e do Palácio Arquidiocesano, construída na administração de Camillo de Holland entre os anos de 1918 e 1919.	121

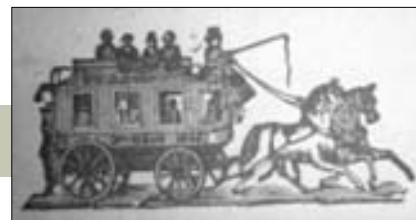
FIGURA 49 -	Edifício do grupo escolar Antônio Pessoa, situado na avenida Beaurepaire Rohan e construído na administração de Camillo de Holland.	121
FIGURA 50 -	Edifício do grupo escolar Isabel Maria das Neves, localizado na avenida João Machado, cujo terreno foi doado pelo governo para edificação por doação testamentária de Alípio Machado.	121
FIGURA 51 -	Edifício do Teatro Santa Rosa reformado durante a administração de Camillo de Holland.	122
FIGURA 52 -	Edifício da Cadeia Pública reformado durante a administração de Camillo de Holland.	122
FIGURA 53 -	Antigo edifício da Imprensa Oficial, reformado no governo de Camillo e posteriormente demolido para dar lugar a atual sede da Assembléia Legislativa.	123
FIGURA 54 -	Vista da Praça Comendador Felizardo Leite (Jardim Público), em 1921. Em segundo plano, edifício da Escola Normal, construído no governo de Camillo de Holland.	124
FIGURA 55 -	Vista da Praça Aristides Lobo, em 1921. Imediatamente à direita, observa-se o grupo escolar Tomas Mindello, construído no governo de Castro Pinto.	124
FIGURA 56 -	Pintura em acrílico sobre tela de Rodrigues Lima retratando a antiga capela da Mãe dos Homens, em Tambiá, demolida na década de 1920, para delineamento da rua Walfredo Leal e construção da praça Antônio Pessoa.	138
FIGURA 57 -	Área de ‘ocupação espontânea’ indicada na Planta da Cidade da Parahyba (1858).	143
FIGURA 58 -	Área tratada indicada na Planta da Cidade da Parahyba (1923).	143

Lista de Mapas e Plantas



MAPA 01 -	Mesorregiões do Estado da Paraíba do Norte	31
MAPA 02 -	Ferrovias e Rodovias da Paraíba do Norte (década de 1920)	56
PLANTA 01 -	Planta da Cidade da Paraíba (1855) editada por Kaline Abrantes Guedes (2006). Desenho elaborado a partir da cópia da planta da Cidade da Paraíba levantada por Alfredo Barros e Vasconcelos, em 1855, e reduzida por Artur Januário Gomes de Oliveira, em 1905.	89
PLANTA 02 -	Planta da Cidade da Paraíba (1889) editada por Kaline Abrantes Guedes (2006). Desenho elaborado a partir da planta da Cidade da Paraíba elaborada por Wylnna Vidal e Alberto Souza com base na planta de Alfredo Barros e Vasconcelos (1855) e nas informações contidas na monografia da Cidade da Paraíba elaborada por Vicente Gomes Jardim (1889).	91
PLANTA 03 -	Planta da Cidade da Paraíba: Projeto de alguns melhoramentos por Francisco Saturnino R. de Brito sobre uma planta apresentada pela Diretoria de Obras do Estado, 1913.	108
PLANTA 04 -	Planta da Cidade da Paraíba (1923) editada por Kaline Abrantes Guedes (2006) a partir da planta elaborada na administração municipal de Guedes Pereira pelo engenheiro Otto Kuhn. Detalhe para as principais intervenções urbanas realizadas durante a administração de Camillo de Hollanda (1916-1920).	125
PLANTA 05 -	Planta do saneamento da Cidade da Paraíba elaborada pelo escritório Saturnino de Brito (REDE DE DISTRIBUIÇÃO D'ÁGUA).	135
PLANTA 06 -	Planta do saneamento da Cidade da Paraíba elaborada pelo escritório Saturnino de Brito (REDE DE ESGOTOS).	136
PLANTA 07 -	Planta da Cidade da Paraíba (1923) editada por Kaline Abrantes Guedes (2006) a partir da planta elaborada na administração municipal de Guedes Pereira pelo engenheiro Otto Kuhn. Detalhe para as principais intervenções urbanas realizadas durante a administração de Solon de Lucena/ Guedes Pereira (1920-1924).	142
PLANTA 08 -	Planta da Cidade da Paraíba (1923) editada por Kaline Abrantes Guedes (2006) a partir da planta elaborada na administração municipal de Guedes Pereira pelo engenheiro Otto Kuhn (1923).	145
PLANTA 09 -	Planta da Cidade da Paraíba (1923) editada por Kaline Abrantes Guedes (2006) a partir da planta elaborada na administração municipal de Guedes Pereira pelo engenheiro Otto Kuhn (1923). Detalhe para a mancha de ocupação na década de 1850.	150

Lista de Quadros e Tabelas



QUADRO 01 -	EXPORTAÇÃO EM ARROBAS DA PROVÍNCIA DA PARAHYBA DO NORTE NOS GÊNEROS ABAIXO DECLARADOS (1862-1871).	29
QUADRO 02 -	PRINCIPAIS EXPORTAÇÕES DA PARAHYBA COM PERCENTAGENS DAS EXPORTAÇÕES TOTAIS (1900-1929). VALORES EM MIL RÉIS.	30
QUADRO 03 -	FIRMAS EXPORTADORAS E IMPORTADORAS DA CAPITAL E ARTIGOS COMERCIALIZADOS – ANO 1909.	39
QUADRO 04 -	PRODUÇÃO ALGODEIRA NA PARAHYBA, POR REGIÃO, NO ANO DE 1911.	40
QUADRO 05 -	SAÍDA DO ALGODÃO PARAHYBANO POR BARREIRAS NO ANO DE 1913.	41
QUADRO 06 -	PRODUÇÃO DE ALGODÃO DOS ESTADOS BRASILEIROS – ANO 1916.	43
QUADRO 07 -	ARRECADAÇÕES (EM CONTOS DE RÉIS) DO ESTADO DA PARAHYBA DO NORTE ENTRE OS ANOS DE 1917 E 1924.	45
QUADRO 08 -	PARTICIPAÇÃO DE VÁRIOS PORTOS BRASILEIROS NA EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO EM PLUMA (EM TONELADAS – TOTAL DE CADA PERÍODO).	49
QUADRO 09 -	ARRECADAÇÕES (EM CONTOS DE RÉIS) DO ESTADO DA PARAHYBA DO NORTE ENTRE OS ANOS DE 1891 E 1920, POR LUSTRO E COM PERCENTAGENS SOBRE O LUSTRO ANTERIOR.	50
TABELA 01 -	PANORAMA GERAL DAS OLIGARQUIAS PARAHYBANAS E DOS PRESIDENTES DA UNIÃO NO PERÍODO CORRESPONDIDO PELA PRIMEIRA REPÚBLICA (1889-1930).	75
TABELA 02 -	QUANTITATIVO DA ILUMINAÇÃO PÚBLICA E PARTICULAR NA CIDADE DA PARAHYBA NOS ANOS DE 1913, 1917 E 1921.	82

Sumário



Agradecimentos

Resumo

Abstract

Lista de Siglas

Lista de Figuras

Lista de Mapas e Plantas

Lista de Quadros e Tabelas

INTRODUÇÃO	14
-------------------	----

PARTE I – AS CONDIÇÕES DE PARTIDA (1850-1924)	27
--	----

Capítulo I: A economia algodoeira na Parahyba do Norte	28
---	----

1.1 Fatos e etapas da evolução da economia algodoeira	28
1.2 O desenvolvimento da economia algodoeira (1850-1914)	30
1.3 A ampliação da economia algodoeira (1915-1924)	42

Capítulo II: O algodão e as vias de comunicação	53
--	----

2.1 Ferrovias	54
2.2 Rodovias	60
2.3 Portos	63

Capítulo III: A sociedade parahybana e a modernidade	67
---	----

3.1 Em busca da modernidade (1850-1914)	67
3.2 A modernidade em meio à sociedade parahybana (1915-1924)	76

PARTE II – INDÍCIOS DE MODERNIZAÇÃO URBANA (1850-1924)	85
---	----

Capítulo IV: As primeiras remodelações urbanas (1850-1914)	86
---	----

4.1 O sistema de abastecimento d'água	101
4.2 Os bondes	109

4.3 A eletricidade	112
4.4 A influência da economia algodoeira nesse início de modernização	115
Capítulo V: A Cidade da Parahyba remodelada (1915-1924)	119
CONSIDERAÇÕES FINAIS	151
BIBLIOGRAFIA	157
APÊNDICE	162

Introdução



A sociedade e as cidades brasileiras, em geral, testemunharam transformações em escala e ritmo acelerados, especialmente a partir das três últimas décadas do século XIX, comparada aos seus três séculos anteriores. Foi no último quartel do século XIX que ocorreram no Brasil: a Abolição da Escravatura (1888); a Proclamação da República (1889); o aumento da densidade populacional dos seus principais centros urbanos - principalmente em virtude das migrações estrangeiras e nacionais, ocorridas para suprir a demanda de mão-de-obra nas indústrias do centro sul; a ampliação da produção algodoeira no Nordeste, em função do afastamento dos Estados Unidos do posto de maior produtor mundial, por ocorrência da Guerra da Secesão (1860-1865); e a difusão dos ideais higienistas, republicanos, progressistas, positivistas e liberais, que contribuíram na formação de uma nova mentalidade na elite urbana.

Diante de tantos acontecimentos e realidades distintas, a sociedade precisou adaptar-se para suprir diversos outros tipos de necessidade, que iam desde a infra-estrutura urbana básica até aos padrões de consumo diferentes dos praticados anteriormente. As principais cidades brasileiras também tiveram que se adequar aos novos modelos urbanos – europeus e/ou norte-americanos - para atrair investimentos e capitais estrangeiros e para divulgar a idéia de que o Brasil convertera-se em uma nação que caminhava a par do progresso e da modernidade. Nesse intuito, investiu-se maciçamente na criação de cenários urbanos que fizessem jus à nova fase pela qual o país passava.

Todas as transformações ocorridas no Brasil foram, no entanto, resultado de uma realidade internacional mais abrangente. A partir da segunda metade do século XIX, em países mais desenvolvidos da Europa e nos Estados Unidos, ocorreram inúmeras transformações desencadeadas pelo advento da Segunda Revolução Industrial – Revolução Científico-Tecnológica. Uma imensa variedade de novos equipamentos, produtos e processos industriais e de trabalho tornaram-se parte do cotidiano, num ritmo assustadoramente acelerado. O mercado capitalista encontrou nesse momento a consolidação de sua unidade global, na medida em que “essa prodigiosa escalada da produção (...) implicava uma corrida voraz pela disputa das matérias-primas disponíveis em todas as partes do mundo, como também exigia a abertura de um amplo universo de novos mercados de consumo para absorver seus excedentes maciços” (NOVAIS, 1998: 12). Novais afirma ainda que às potências não bastava incorporar novos mercados e novas áreas às suas possessões territoriais, “era necessário

transformar o modo de vida das sociedades tradicionais, de modo a instilar-lhes os hábitos e práticas de produção e consumo conformes ao novo padrão da economia de base científico-tecnológica".

Foi durante esse momento e contexto que o Brasil reafirmou sua posição de economia agroindustrial exportadora, suprindo demandas do mercado externo e consumindo uma considerável parcela dos produtos manufaturados por essas grandes potências. O início da modernização da economia brasileira aconteceu nesse período e primou pela geração de melhores condições para o desempenho das atividades agrícolas, ou seja, através da aquisição de maquinários para produção e beneficiamento de produtos como o café, o açúcar, o caroço e a fibra do algodão etc.

Contemporaneamente à Revolução Científico-Tecnológica, fundou-se no Brasil o Partido Republicano (1870), constituído principalmente por intelectuais, artistas, políticos e militares, uma elite intelectual empenhada em adquirir, através da instauração da República Federalista, maior autonomia para seus estados, a industrialização e a modernização do país. Dezenove anos após a fundação do partido, o país conheceria um novo regime político, cujas fundamentações pautavam-se, principalmente, nas diretrizes científicas e técnicas disseminadas pelas potências industriais capitalistas. Sob a insígnia *Comteana* de 'ordem e progresso', foi difundida, junto à população, a idéia de que uma cidade moderna, higienizada e embelezada era a fiel representação do progresso e da civilização. Nesse esforço pela modernização a qualquer custo, as elites urbanas procuravam enquadrar-se nos padrões sociais europeus e norte-americanos, desprezando qualquer herança ou estrutura colonial.

Para autores como ARANHA (2003: 79-80), a princípio, é impossível se falar em vida moderna nas regiões Norte e Nordeste do Brasil – entre o fim do século XIX e início do século XX - quando se toma como parâmetro o ritmo social característico dos centros culturais europeus dos séculos XVIII e XIX. Mais conveniente seria analisar "o impacto provocado por certas conquistas materiais que passa[ra]m ao imaginário urbano como símbolos do moderno". Essas conquistas ocorreram, sobretudo, na adoção e uso de equipamentos e técnicas como os sistemas telegráficos, ferroviários, sistemas de canalização de água e esgotos, de iluminação pública e privada e de tratamento de espaços urbanos públicos destinados ao lazer como praças, parques e passeios. Nas principais cidades brasileiras, a incorporação de um ou vários desses ícones tornou-se sinônimo de civilização e modernidade. A cidade da Parahyba não foi exceção à regra.

O crepúsculo do século e do regime político era promissor ao trazer a esperança de que o país romperia com a letargia do seu passado alcançando novas alturas no concerto das nações modernas. Toda essa euforia do progresso era confirmada “pelas realidades visíveis da urbanização, do crescimento econômico, da industrialização e do grande fluxo de imigrantes estrangeiros, reconfigurando o padrão demográfico e cultural do país” (NOVAIS, 1998: 34). O periódico ‘Brazil Magazine’ relata, inclusive, que o Brasil caminhava “a passos de gigante na via do progresso e nada iguala[va] a expontaneidade desta renascença a não ser a sua rapidez” (BRAZIL ‘MAGAZINE’, 1907: 51).

A França era uma das principais fontes européias irradiadoras da cultura ‘moderna’ no Brasil. Para se ter uma idéia, “às vésperas da Primeira Guerra Mundial, as pessoas ao se cruzarem no grande bulevar [avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro] não se cumprimentavam mais à brasileira, mas repetiam uns aos outros: ‘*Vive la France!*’” (NOVAIS, 1998: 26). Esse país europeu também exerceu um importante papel sobre o processo de modernização dos espaços urbanos das cidades brasileiras. E isso aconteceu, principalmente, em função da grande transformação pela qual passou a capital da França no período compreendido entre 1851 e 1870 - durante o Segundo Império. A cidade de Paris foi remodelada demonstrando o poder da gestão pós-liberal³. Por volta de 1880 os bulevares parisienses de Napoleão e Haussmann eram reproduzidos em inúmeros países e cidades de crescimento emergente, sendo aclamados como o verdadeiro modelo do urbanismo moderno. Os famosos bulevares, intensamente citados pelo poeta Baudelaire, representaram apenas uma parcela do amplo sistema de planejamento urbano desenvolvido para Paris, que incluía mercados centrais, pontes, esgotos, abastecimento de água, monumentos artísticos e culturais e uma grande rede de parques (BERMAN, 1998: 146).

Guardadas as devidas proporções, em 1904, o Rio de Janeiro teve seu primeiro ‘bulevar’ inaugurado: a Avenida Central, atual Rio Branco. Este grande eixo da cidade tornou-se também o marco da ‘Regeneração’⁴ imposta sobre a área central do Rio. O então presidente Rodrigues Alves nomeou o engenheiro Lauro Müller, o médico sanitário Oswaldo Cruz e o engenheiro urbanista Pereira Passos para a reurbanização da capital do país. Sob a ‘tríplice ditadura’ - título atribuído por NOVAIS (1998: 26) ao time de técnicos - a avenida Rio Branco tornou-se o eixo do projeto urbanístico e foi “contemplada com concurso de fachadas que a

³ Quando “a liberdade completa, concedida às iniciativas privadas, é limitada pela intervenção da administração”, sendo fixado com exatidão o limite de atuação entre os espaços da esfera pública e da propriedade imobiliária (BENEVOLO, 2001: 573-589).

⁴ Título dado pela imprensa ao processo de demolição das residências dispostas na área central portuária do Rio de Janeiro. As autoridades locais acreditavam que esses antigos casarões cerceavam o acesso ao porto, comprometiam a segurança sanitária e bloqueavam o livre fluxo, que era indispensável para a circulação numa cidade moderna. (NOVAIS, 1998: 23).

cercou de um *décor* arquitetônico *Art Nouveau*, em mármore e cristal, combinado com os elegantes lampiões da moderna iluminação elétrica e as luzes das vitrines das lojas de artigos finos importados". A revista 'Brazil Magazine', publicada simultaneamente nas línguas portuguesa e francesa, aclamava tal intervenção:

"Repentinamente, por um esforço verdadeiramente maravilhoso, Rio metamorphoseou-se. Desde a famosa transformação de Paris concluída por Haussmann, sob o reino de Napoleão III, nada se tinha visto ainda de semelhante. Jamais, uma grande cidade foi tão completamente modificada, em tão curto espaço de tempo. A esplêndida avenida Beira-Mar estende, como uma enorme serpente os seus cinco kilometros de caes, podendo-se classifical-a como umas das maiores maravilhas do mundo. A Avenida Central que tem perto de dois kilometros de extensão é equivalente á dos Campos Elyseos; mas não sendo tão sombreada como a mesma tem entretanto um aspecto de maior belleza e de frescura. O morro do Castello depressa desapparecerá, e os bairros de Botafogo serão ligados ao centro da cidade que é actualmente quase toda iluminada a luz electrica, e dentro em pouco sel-o-ha completamente (...) As ruas são calçadas segundo um systema novo que dá excellentes resultados, permitindo ás carroagens e aos inumeros automóveis que já possue a bella cidade, circular por toda a parte muito commodamente" (BRAZIL 'MAGAZINE', 1907: 40-41).

Nesse curto trecho do artigo da Brazil Magazine percebe-se o grande valor atribuído a alguns dos novos ícones da modernidade - as grandes avenidas, a eletricidade e o automóvel – que já eram realidade no cotidiano das principais cidades do país. Seguindo o pioneirismo da então capital da União, em cada estado brasileiro, ao seu modo particular e dentro das suas possibilidades, procurou-se colocar em prática o projeto de modernização delineado para o país. Na grande maioria dessas cidades, com o auxílio de capitais estrangeiros, ampliavam-se "os investimentos voltados ao re-aparelhamento da infraestrutura nacional, com especial atenção para a melhoria dos portos, a ampliação da rede de estradas inter-regionais e a modernização dos principais centros urbanos do país" (MOURA FILHA 2000: 136-137). Os governos nordestinos também passaram a ter como uma de suas principais metas dotar as capitais dos seus estados com os melhoramentos materiais necessários para transformá-las em cidades modernas e embelezadas. Nelas,

"as elites dirigentes que se alternavam no poder procuraram, ao longo das primeiras décadas do século, aparelhar as cidades segundo os modelos europeus e cariocas (...) era imprescindível que se livrassem as capitais das precárias condições higiênicas a que estavam submetidas, pois estas espantavam as possibilidades de incremento nas atividades industriais" (NOVAIS, 1998: 165).

Como exemplo das intervenções higienistas e embelezadoras efetuadas em cidades nordestinas podem ser citados: o programa de demolições do bairro do Recife - o mais antigo

da capital pernambucana - associado ao Plano de Saneamento (1909-1910), realizado pelo engenheiro Saturnino de Brito; a ampliação do traçado urbano da cidade de Fortaleza (1875) idealizada pelo engenheiro da Província do Ceará e da Câmara Municipal de Fortaleza, Adolfo Herbster, que projetou a abertura de três bulevares à moda parisiense; e a criação da Cidade Nova (1901), em Natal, numa área de expansão planejada pelo agrimensor Antônio Polidrelli (MOURA FILHA, 2000: 141).

As reformas urbanas promovidas nas principais cidades brasileiras tinham como meta garantir a transformação social e cultural da cidade e obter cenários urbanos decentes e atraentes aos fluxos do capitalismo internacional (MOURA FILHA, 2000: 136-137).

O processo de remodelação⁵ urbana na cidade da Parahyba teve início nas primeiras décadas do século XX e também teve como base esses ideais, que revigoravam as forças dos poderes políticos e econômicos na acolhida de novas práticas e na negação das velhas estruturas sociais, políticas e urbanas. Segundo SORIANO (2001: 81), viver em um espaço onde predominavam as modernas regras de higiene e estética representava a esperança de um povo que acreditava no potencial da modernidade, do progresso e da civilização.

Essa nova ideologia e sua prática num estado como a Parahyba do Norte aconteceram especialmente quando o algodão tornou-se o principal produto da economia do estado e ganhou projeção nos mercados nacional e internacional, pela excelente qualidade de suas



FIGURAS 01, 02 e 03: Vista da Avenida Central, no Rio de Janeiro (1907); Vista da Avenida Paulista (1907); e vista da ponte sobre o rio Capibaribe, na cidade do Recife (1907), respectivamente.
FONTE: BRAZIL 'MAGAZINE', 1907.

⁵ Os vocábulos 'remodelar', 'aformosear' e 'embelezar' foram largamente utilizados no período em análise pelos administradores e pela imprensa nacional e local para indicar as reformas empreendidas nas principais cidades brasileiras. Como exemplo de utilização do termo 'remodelar' pode-se citar um curto trecho da mensagem presidencial proferida por Camillo de Hollanda, em 1917: "O restante da minha actividade governamental tem-se empregado exclusivamente na **remodelação** da cidade, na conservação e reforma dos seus edifícios públicos, reconstrucção das suas praças, calçamento de certas vias de transito e outras providências menores [grifo nosso]" (Mensagem (...) 1917:13).

fibras. Cabe ressaltar que a cultura do algodão é bastante remota em solo brasileiro e que uma das variedades arbóreas do algodão – *Gossipium Brasiliense* – é planta nativa do Brasil, sendo utilizada pelos índios, no período pré-colonial, na fiação de tecidos, especialmente a confecção de redes. Quando o Brasil se tornou Colônia portuguesa, o algodão passou a ser uma das ocupações produtivas da população aqui instalada, sendo parte integrante do setor de autoconsumo, principalmente para a confecção de tecidos.

Na Parahyba do Norte, o algodão se desenvolveu principalmente nas regiões compreendidas pelo Agreste e Sertão, pois encontrou nessas partes do território solo e clima propícios para seu pleno desenvolvimento. As faixas de terras cultiváveis próximas ao litoral, região também conhecida por Zona da Mata – onde se localiza a capital parahybana -, encontravam-se ocupadas com as lavouras de cana-de-açúcar, mesmo estando essa cultura em decadência, desde fins do século XIX. Além disso, o algodão não encontrou nas terras litorâneas condições ideais para uma produção de qualidade devido às chuvas freqüentes. Apesar da relativa distância entre as zonas de produção do algodão e a Cidade da Parahyba, observou-se que esta apresentou significativo desenvolvimento no momento em que o algodão figurou como o principal gênero produzido no Estado e atingiu excelentes cotações nos mercados nacional e internacional.

No processo de ‘modernização’⁶, a cidade da Parahyba contou ainda com o empenho de alguns de seus administradores e da elite urbana, que cobrava daqueles uma melhor qualidade de vida sob os aspectos da salubridade, da circulação e da estética. Lenilde SÁ (1999: 210-211) - utilizando-se das palavras de Rogério Ponte, em Fortaleza *Belle Époche* - ressalta que as elites intelectuais⁷ “desempenharam um papel fundamental na construção de uma nova ordem urbana, que se consubstanciou, sobretudo, no desenvolvimento de estratégias embelezadoras, saneadoras e higienistas”. PONTE afirma ainda que essa elite, apoiada na racionalidade científica européia, possuía os mesmos anseios civilizatórios das classes dominantes e, em colaboração estreita com o Estado, conferia a competência técnica da qual o

⁶ O estudo acerca da modernização encontra-se freqüentemente acompanhado por polêmicas. Existem inúmeros modelos explicativos e teóricos, com diferentes posições metodológicas, quanto aos elementos que a definem ou conceituam. Alguns autores apóiam-se unicamente sobre o componente econômico como elemento propulsor e determinante da modernização; outros autores, no entanto, optam pela defesa de uma vertente historiográfica, onde a modernização segue um processo de interação com as esferas social, política, econômica, religiosa etc. Este é o pensamento de BLOCH quando afirma que “numa sociedade qualquer que seja, tudo se liga e se comanda mutuamente: a estrutura política e social, a economia, as crenças, as manifestações mais elementares e mais sutis da mentalidade” (BLOCH *apud* SÁ: 1999: 18).

⁷ As ditas elites intelectuais, em geral e, não coincidentemente, integravam o poder político e econômico da região. A formação intelectual num país como o Brasil, na referida época, exigia um grande dispêndio monetário, e apenas as classes mais abastadas dispunham de capitais para enviarem seus filhos aos centros difusores de cultura e conhecimentos. Quando estes voltavam ao estado natal, com seus títulos em punho, logo ocupavam seus cargos junto aos partidos e imprensa locais.

poder carecia. Essa elite letrada, uma vez que acumulava prestígio intelectual, econômico e político, pôde colaborar na imposição de novos conhecimentos e comportamentos na cidade, fazendo circular medidas voltadas ao ajustamento da população às novas regras de vida, costumes e trabalhos urbanos.

No processo de modernização das cidades brasileiras como um todo, o Estado exerceu um papel determinante. Influenciados por idéias higienistas, republicanas e progressistas, seus representantes impuseram grandes intervenções sobre o espaço urbano das principais cidades brasileiras. Acredita-se que a elite política, intelectual e econômica, que representou o Estado, agiu diretamente na produção de seu espaço urbano (GOTTDIENER, 1997: 13). Essa elite, no estado da Paraíba do Norte, foi caracterizada por MELLO (2002: 143) como um “grupo restrito, tradicionalista e de base agrária, escorado no poder de umas poucas famílias, dominantes em seus municípios” que se apropriou do aparelho do Estado e dos seus poderes representativos.

Semelhantemente ao papel do Estado, na modernização das cidades brasileiras, cabe uma reflexão acerca do conceito de Espaço. Acredita-se não se lhe poder atribuir apenas o *status* de receptáculo. Seguindo o pensamento de Henri Levebvre, o espaço urbano converte-se em elemento de análise em conjunção com as atividades econômicas, políticas e de valores ideológicos. O sociólogo GOTTDIENER (1997: 27) também eleva o Espaço⁸ a um foco principal de análise junto com as atividades da Economia e do Estado. A geógrafa Ana Fani CARLOS (1994: 84), seguindo o mesmo pensamento, afirmará que “o urbano é mais que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir... é um modo de vida”. Para a autora, a cidade, ao mesmo tempo em que representa uma determinada forma do processo de produção e reprodução de um sistema específico, é também uma forma de apropriação do espaço urbano produzido.

Para o desenvolvimento da pesquisa, optou-se por estabelecer uma investigação sistemática das relações estruturais e dinâmicas do desenvolvimento econômico - no caso a economia algodoeira - com a formação e o crescimento da cidade da Paraíba (SINGER, 1977:1). Todavia, não foram ignorados os demais fatores que dialeticamente contribuíram no processo de conformação do espaço urbano. Portanto, apesar do relevante papel que o processo

⁸ “O espaço não pode ser reduzido apenas a uma localização ou às relações sociais da posse da propriedade – ele representa uma multiplicidade de preocupações sociomateriais. O espaço é uma localização física, uma peça de bem imóvel, e ao mesmo tempo uma liberdade existencial e uma expressão mental. O espaço é ao mesmo tempo o local geográfico da ação e a possibilidade social de engajar-se na ação (...) Além disso, o espaço possui múltiplas propriedades num plano estrutural. É ao mesmo tempo um meio de produção como terra e parte das forças sociais de produção do espaço (...) o espaço é um objeto de consumo, um instrumento político, e um elemento na luta de classes” (GOTTDIENER, 1997: 127).

econômico representado pela atividade algodoeira assumiu nesta pesquisa, foi tomado como ponto de partida para análise a afirmação de Ana Fani CARLOS (1994: 84) de que:

“a idéia de urbano transcende a de mera concentração do processo produtivo *stricto sensu*. O urbano é um produto do processo de produção num determinado momento histórico, não só no que se refere à determinação econômica do processo mas também as sociais, políticas, ideológicas, jurídicas que se articulam na totalidade da formação econômica e social”.

JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS

Através de pesquisa bibliográfica preliminar percebeu-se uma lacuna no tratamento da correlação entre a economia algodoeira e o processo de ampliação urbana da cidade da Parahyba, que aconteceram quase que concomitantemente, no período correspondente ao pós Primeira Guerra Mundial. Percebeu-se ainda que a maioria dos trabalhos disponíveis acerca da Cidade da Parahyba nas primeiras décadas do século XX é de autoria de historiadores e, desse modo, a abordagem do espaço urbano geralmente não é o cerne dessas pesquisas. Ainda assim, pôde-se reunir um considerável volume de informações propícias à análise e considerações.

Na referida bibliografia, apresentavam-se grandes passos evolutivos da cidade no início do século, enfocando a importância do algodão como principal produto agrícola alavancador da economia local, no entanto, interessava à pesquisadora conhecer: Qual a relação de influência de um aspecto sobre o outro? Se ocorreu alguma transferência direta de riquezas da economia algodoeira para a economia da cidade? De que forma essa acumulação de riquezas pôde ser percebida no espaço edificado da capital parahybana? Como se procederam todas as transformações ocorridas? Quais foram essas transformações? Como foram financiadas? Que aspectos estéticos foram privilegiados?

Todas essas questões motivaram a realização e o desenvolvimento desta pesquisa, cujos objetivos foram: reconstruir esse momento específico da história urbana da Cidade da Parahyba, entre os anos de 1850 e 1924, período em que sua economia teve ascensão com a produção do algodão, o qual se tornou conhecido como ‘ouro branco’⁹, dada a importância que sua cultura assumiu na Parahyba do Norte e em outros estados do Nordeste; compreender a

⁹ O termo qualitativo ‘ouro branco’ passou a ser utilizado, em todo Brasil, à medida que o algodão assumia papel de destaque em sua economia. Uma das matérias publicadas no ALMANACH DO ESTADO DA PARAHYBA (1922: 172-173) tinha por título A terra do ‘ouro branco’, o que indica a importância de sua produção para a Parahyba do Norte. Nesse período, o estado destacava-se no cenário nacional como um de seus principais produtores, ou melhor, o principal, segundo William Coelho de Souza, à época superintendente federal do Serviço do Algodão.

relação e o grau de influência que a economia algodoeira exerceu sobre a remodelação da capital, não esquecendo que o espaço urbano é uma consequência e também uma determinante na conformação da vida em sociedade, juntamente com fatores ideológicos, políticos, sociais, religiosos etc. Ao se evidenciar a vertente econômica na análise, pretende-se não olvidar as demais, mas evidenciar a importância que o 'ouro branco' exerceu nesse momento da história parahybana e, principalmente, na modernização de sua capital; e, por fim, auxiliar no resgate da memória urbana de parte tão importante da história parahybana.

O trabalho apresenta como delimitação temporal o período de 1850 a 1924, com destaque para o período de 1915 a 1924, escolhido, sobretudo, com base na intensidade que ocorreram as transformações na capital, pois foi exatamente nesse período e contexto do pós-guerra e da grande demanda internacional por fibras, que ocorreu uma radical mudança na paisagem urbana da cidade da Parahyba, onde suas principais ruas, avenidas, praças, edifícios públicos e particulares e, inclusive, sua população, adquiriram novas feições e gostos amparados nos padrões modernos de então, principalmente os praticados na Europa. O intervalo de 1850 a 1914 contextualiza e introduz o período principal.

Devido à abrangência do tema, optou-se por enfatizar os aspectos urbanos das transformações ocorridas, ou seja, foram abordadas as modificações impostas sobre o traçado da cidade e sua infra-estrutura, remodelações de ruas, avenidas, praças, parques, além de outros logradouros. Os aspectos arquitetônicos dessas transformações ocorridas na Cidade da Parahyba, de modo algum menos importantes, foram apenas pincelados em consequência de prévia escolha da pesquisadora e também devido à extensão que o trabalho assumiu.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para desenvolver o trabalho e alcançar os objetivos anteriormente citados, foram percorridas três etapas.

Primeira: consistindo de um trabalho de história urbana que busca explicações para uma determinada situação do passado, na intenção de preencher lacunas de fatos e acontecimentos, a pesquisadora iniciou uma busca por informações em diversas fontes documentais, diretas e indiretas, tais como livros, monografias, dissertações, teses, revistas, almanaque, jornais, mapas, plantas, mensagens presidenciais, gráficos, tabelas, fotografias, sites, entre outros. Os diversos textos, gráficos e tabelas pesquisados contribuíram para a compreensão do estado da arte do tema escolhido para a pesquisa e foram também de suma

importância na formulação do texto que constitui a dissertação. As imagens de um modo geral (mapas, plantas e fotografias) foram imprescindíveis para a compreensão das transformações urbanas e para a complementação do trabalho de pesquisa. Grande parte dessas fontes de dados teve de ser re-editada e/ou digitalizada pela pesquisadora para garantir a qualidade da informação prestada. A maior parte do material utilizado na pesquisa foi encontrada nos acervos do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba (IHGP), da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e na Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN);

Segunda: esses diversos tipos de dados coletados passaram a ser trabalhados de forma qualitativa e sistemática, ou seja, as informações foram interpretadas na tentativa de se perceber as especificidades do fenômeno, a riqueza do processo, as variáveis envolvidas e a inter-relação desses fatores. Procurou-se, ainda, correlacionar os dados textuais às imagens para se chegar a uma mútua comprovação da veracidade dos dados coletados; as plantas, digitalizadas pela pesquisadora com base nos documentos originais, foram editadas para facilitar o processo geral de compreensão da pesquisadora e, consequentemente, do leitor;

Terceira: sistematizados os dados necessários e decididas as partes que constituiriam o trabalho, através da elaboração de um sumário explicado, seguiu-se então a elaboração do texto, ilustrado e referenciado por quadros, tabelas, mapas, plantas, pinturas e fotografias, que compõem a dissertação, cuja estrutura foi dividida em duas partes específicas, resumidamente descritas adiante.

ESTRUTURA DO TRABALHO

Antes de apresentar sumariamente o conteúdo dos capítulos, é importante ressaltar que, sendo o foco da pesquisa o espaço urbano da Cidade da Parahyba, entre os anos de 1850 e 1924, e sua correlação com a economia algodoeira no Estado da Paraíba do Norte, procedeu-se à elaboração de uma estrutura para o trabalho seguindo uma lógica cronológica e temática. O texto organizou-se em duas partes específicas: **AS CONDIÇÕES DE PARTIDA (1850-1924)** e **INDÍCIOS DE MODERNIZAÇÃO URBANA NA CIDADE DA PARAHYBA (1850-1924)**. Em ambas as partes o leitor perceberá a ênfase concedida ao período de 1915-1924, no qual as transformações apresentaram ritmo e intensidade diferenciados, ou seja, bem mais acelerados e em maior escala. Cada parte subdivide-se em capítulos, cujo conteúdo será resumidamente descrito a seguir:

PARTE I - AS CONDIÇÕES DE PARTIDA (1850-1924)

Disserta sobre os principais condicionantes - com destaque para a economia algodoeira - que conjuntamente contribuíram para a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba. Apresenta três capítulos introdutórios necessários à compreensão das transformações físicas, descritas na PARTE II.

- **CAPÍTULO I - A economia algodoeira na Parahyba do Norte:** trata da ampliação e da consolidação da cultura do algodão na Parahyba do Norte; da importância que alcançou junto aos maiores produtores nacionais e mundiais em função da qualidade das fibras produzidas no agreste e sertão parahybanos; das formas de trabalho utilizadas e do beneficiamento do produto; das principais dificuldades enfrentadas pelos produtores, comerciantes e administradores locais; da supervalorização das fibras do algodão no pós-guerra; do aumento da concorrência interna representada pelos estados do Sudeste; dos incentivos e isenções concedidos, pelos administradores parahybanos, aos produtores e comerciantes do algodão no Estado; e, também, das obras de infra-estrutura promovidas pela União, em terras nordestinas, como forma de combate às secas. Enfim, mostra um panorama geral dando ênfase para a importância que a economia algodoeira assumiu e das esperanças que trouxe ao povo parahyano no referido intervalo de tempo (1850-1924).
- **CAPÍTULO II - O algodão e as vias de comunicação:** mostra a precária situação inicial das vias de comunicação no Estado – ferrovias, rodovias e portos – e as tentativas, por muitas vezes frustradas, de ampliação e melhoramento das condições de escoamento dos produtos parahybanos para os mercados do centro-sul e do exterior. Retrata o momento e as principais condições para o estabelecimento dessas vias, as várias discussões e crises de interesses entre comerciantes da capital e do interior do estado e, finalmente, mostra a contribuição da economia algodoeira e das obras da Inspetoria Federal das Obras contra as Secas (IFOCS) na determinação dos traçados dessas linhas, sejam ferroviárias, rodoviárias ou portuárias.
- **CAPÍTULO III - A sociedade parahyana em busca da modernidade:** aborda o início e a consolidação dos conceitos e ícones representativos da modernização social e política na Cidade da Parahyba, ou seja, relata como foram trazidos e assimilados pela elite local os ideais republicanos e progressistas; os símbolos dessa modernidade que se anunciava na imprensa – jornais, folhetins, revistas etc. - e através daqueles que retornavam de suas viagens pelo exterior ou mesmo pelas cidades mais desenvolvidas do Brasil repletos de novidades e ansiosos por vê-las em prática também na capital parahyana, que ascendia

economicamente nos cenários nacional e internacional e se mostrava financeiramente capaz de acomodar essas modernidades ao seu cotidiano.

PARTE II - OS INDÍCIOS DE MODERNIZAÇÃO URBANA (1850-1924)

Essa parte trata das implicações daqueles condicionantes - analisados na primeira parte da dissertação e novamente com destaque para a economia algodoeira - sobre o espaço físico da Cidade da Parahyba, capital do Estado. Mostra o processo de modernização urbana ocorrido, principalmente, nos dez anos subseqüentes à Primeira Guerra Mundial e tendo como maior financiador os recursos provenientes das arrecadações sobre a economia algodoeira. Divide-se em dois capítulos sumariamente descritos abaixo e classificados segundo a intensidade do processo de modernização urbana.

- **CAPÍTULO IV - As primeiras remodelações urbanas (1850-1914):** mostra como se encontrava a cidade da Parahyba da metade do século XIX até os primeiros anos da República, quais eram suas principais características físicas, topográficas, populacionais, suas principais ruas, bairros, edifícios etc. Além disso, trata das primeiras transformações urbanas ocorridas na cidade nos vinte e cinco primeiros anos de República, mostrando a chegada dos primeiros ícones representativos de progresso e modernidade, como por exemplo, os trens de ferro, os bondes, a canalização d'água, a eletricidade, o tratamento estético-paisagístico de praças e jardins, entre outras tantas novidades. Finalizando esse capítulo, estabelece-se uma rápida comparação com o anterior mostrando a relação existente entre essas transformações e a ascensão financeira do Estado da Parahyba do Norte impulsionada pela economia algodoeira.
- **CAPÍTULO V - A Cidade da Parahyba remodelada (1915-1924):** mostra, efetivamente, as transformações acontecidas na cidade da Parahyba nesse momento de efervescência econômica e cultural. Aborda essa remodelação urbana nas administrações estaduais de Camillo de Hollanda (1916-1920) e Solon de Lucena (1920-1924), quando o algodão atingiu altas cotações no mercado internacional. Importa destacar que o projeto elaborado pelo engenheiro Saturnino de Brito para o Sistema de Saneamento e a ampliação do Sistema de Abastecimento d'água da capital foram iniciados na administração de Solon de Lucena, às custas do próprio tesouro estadual, diante da frustração de uma tentativa de empréstimo interno no Rio de Janeiro, então capital federal. Essas remodelações ocorridas na capital transformaram substancialmente seu espaço urbano quando trataram áreas degradadas e insalubres que impediam a expansão urbana, embelezaram as praças existentes, abriram clareiras urbanas para a instalação de novas praças e espaços de convívio público e de

contemplação e abriram, alargaram, alinharam e calçaram ruas para a passagem dos automóveis, dos bondes urbanos e das tubulações de água e esgoto. Para a realização dessas várias reformulações urbanas providenciou-se uma planta atualizada da Cidade da Parahyba, em 1923, considerada outra grande contribuição para a capital no momento em que registrava graficamente o traçado urbano da época e gerava a inédita possibilidade de se trabalhar tecnicamente na sua ampliação futura.

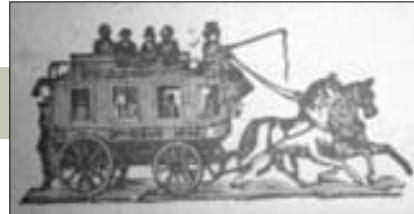
Após a apresentação do conteúdo dessas partes, com seus respectivos capítulos ilustrados através de figuras, quadros, tabelas, plantas e mapas, têm-se algumas considerações finais e, por fim, as demais partes integrantes de um trabalho de dissertação: referências bibliográficas e anexos.

PARTE I

As condições de partida (1850-1924)

Capítulo I

A economia algodoeira na Paraíba do Norte (1850-1924)



“Antes mesmo de começar o século XIX já se ia aqui introduzido o algodão, embora sem vulto nem perspectiva de grande cultura. Pernambuco produzia desde meados do século anterior, mas só de 1780 em diante se incrementaria ali o plantio. A Inglaterra criaria tarifas fortes sobre o tecido indiano, protegendo a indústria de Manchester, cujos agentes se lançaram então à procura da malvácea, na América. Datam mais ou menos daí os primeiros hectares de cultura na Paraíba” (MARIZ, 1939: 21).

1.1 FATOS E ETAPAS DA EVOLUÇÃO DA ECONOMIA ALGODOEIRA

A partir da segunda metade do século XVIII a produção do algodão em terras brasileiras, especialmente no Nordeste, foi redefinida. Isso aconteceu em virtude do intenso crescimento e progresso tecnológico da indústria têxtil inglesa, que exigiu do mercado internacional um aumento significativo na demanda de matéria prima. GALLIZA (1993: 26) confirma esse fato quando coloca que a expansão da cultura do algodão no agreste parahybano coincidiu com a grande procura do algodão brasileiro, por parte dos mercados ingleses, no último quartel do século XVIII e primeira década do século XIX¹⁰. O clima seco do agreste e sertão parahibanos contribuiu para desenvolvê-la e tornar a região um centro produtor algodoeiro.

As terras nordestinas conheceram três períodos áureos de produção do algodão, estando os dois primeiros vinculados ao afastamento dos Estados Unidos do posto de maior fornecedor da matéria prima para o mercado europeu, principalmente o inglês. O **primeiro** período de grande produção nacional aconteceu durante a Guerra de Independência Americana (1776-1783). Findada a guerra, as exportações brasileiras decaíram progressivamente. Nessa primeira fase de ascensão do algodão em terras nordestinas - segunda metade do século XVIII - destaca-se o caso do Maranhão que abandona o caráter de uma região pobre e inexpressiva para assumir, durante alguns decênios, a qualificação de uma das mais ricas e destacadas capitais brasileiras (MOREIRA, 1990: 12) (PRADO JR., 1981: 149).

¹⁰ As duas Companhias de comércio criadas por Pombal, dentre as quais a de Pernambuco e Paraíba em 1759, tinham o direito exclusivo à exportação e à importação dos produtos no Brasil. A Companhia de Pernambuco contribuiu para o aumento da produção e para a exportação do algodão, do tabaco e de couro curtido. A exportação do algodão de Pernambuco passou de 37.000 arrobas em 1788 a 235.000 em 1802. Por volta de 1800, o algodão representava de 18% a 20 % das exportações. Outros produtos importantes são o arroz, o índigo, a borracha e a cera de Carnaúba. Os lucros das Companhias permaneceram, sobretudo, em Portugal e não com os colonos do Brasil (BOXER; MAURO; SOUZA apud TEIXEIRA, 2002: 289).

O **segundo boom** da produção algodoeira aconteceu em virtude da Guerra Civil Americana, também conhecida como Guerra da Secesão (1860-1865). Todavia, como se observará mais adiante (ver **QUADRO 01**), a retomada da produção norte-americana provocou um decréscimo, mas não a estagnação da produção nordestina, que conquistara seu espaço no mercado externo – “as exportações parahybanas caíram menos celeremente do que as do resto da região, porque a alta qualidade de seu algodão de fibras longas tinha maior demanda” (LEWIN, 1993: 58) - ao mesmo tempo em que se ampliava a indústria têxtil¹¹ e a de produção de óleo do caroço do algodão, no centro-sul do Brasil.

QUADRO 01:

QUADRO DEMONSTRATIVO DA QUANTIDADE EM ARROBAS¹² DA PROVÍNCIA DA PARAHYBA NOS GÊNEROS ABAIXO DECLARADOS, EXPORTADOS DA PROVÍNCIA DA PARAHYBA NO DECENIO DE 1862 A 1871.

Anos	Algodão	Açúcar	Couros
1862	216.468	683.081	9.600
1863	197.505	574.274	21.377
1864	397.728	432.318	22.259
1865	446.937	269.885	13.258
1866	542.133	400.047	19.938
1867	398.620	320.075	12.867
1868	569.893	300.937	27.817
1869	533.609	448.445	30.127
1870	377.178	268.205	17.202
1871	681.355	230.481	45.497

Fonte: REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PARAHYBANO, 1912: 208.

O **terceiro**, sendo o mais importante momento para a produção algodoeira nordestina durante a Primeira República, ocorreu nos anos subseqüentes à Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Desde a Guerra da Secesão (1860-1865) a produção do algodão parahybano permaneceu em ritmo razoável, como se pode observar no quadro acima, apesar das precárias condições da forma de produção e das eventuais secas e pragas. Com a deflagração da guerra (1914), a Parahyba do Norte teve seus estoques encostados, num primeiro momento, embora já houvesse conquistado merecido espaço nos mercados nacional e internacional pela qualidade de suas fibras. Todavia, a partir de 1916, o mercado externo passou a demandar uma grande quantidade de fibras e aí ocorreram as mais altas cotações das safras nordestinas, como se pode observar no **QUADRO 02**. Ainda de acordo com o **QUADRO 02**, entre os anos de 1915 e 1925, no estado da Parahyba do Norte, o valor da produção de algodão aumentou mais de cinco vezes, atingindo 69.427:809\$000 réis, o que correspondeu a aproximadamente 80% da

¹¹ “No fim da década de 1880, o centro têxtil do Brasil deslocara-se de Salvador para o Rio de Janeiro e São Paulo. Para o suprimento da matéria-prima, as fábricas dessa região passaram a depender da produção algodoeira do Nordeste, além da de São Paulo. A demanda internacional, por outro lado, era suprida ainda pelos Estados Unidos, pelo vale do Nilo e pela Índia. A forma de governo republicana no Brasil, paralelamente ao surto cafeeiro do Centro-Sul, criou as condições domésticas favoráveis à expansão da produção nordestina” (LEWIN, 1993: 58-59).

¹² Medida equivalente a 15 quilos da fibra prensada.

arrecadação total do estado. O algodão teve seus preços elevados em razão da escassez mundial da fibra e com isso aumentaram as receitas do estado.

QUADRO 02: PRINCIPAIS EXPORTAÇÕES DA PARAHYBA DO NORTE COM PORCENTAGENS DO VALOR TOTAL DAS EXPORTAÇÕES (1900-1929). VALORES EM MIL RÉIS.

Ano	Valor total das exportações	Algodão		Gado e couro		Açúcar		Algodão, gado e açúcar com a percentagem do total das exportações
		Valor Oficial	% do Total	Valor Oficial	% do Total	Valor Oficial	% do Total	
1900	10.050:842\$	6.882:815\$	68,5	1.891:404\$	18,8	916:767\$	9,1	96,4
1905	9.574:138\$	6.151:402\$	34,3	2.118:435\$	22,1	665:396\$	6,9	93,3
1910	17.890:471\$	13.531:221\$	75,6	2.988:432\$	16,7	386:789\$	2,2	94,5
1915	23.498:661\$	13.776:979\$	58,6	7.601:585\$	32,3	540:035\$	2,3	93,2
1920	44.715:407\$	27.319:345\$	61,1	6.739:329\$	15,0	2.502:381\$	5,6	81,7
1925	87.934:876\$	69.427:809\$	79,5	8.457:721\$	10,1	2.961:029\$	3,4	93,0
1929	99.555:330\$	73.557:230\$	73,9	4.375:617\$	4,4	1.652:825\$	6,7	80,0

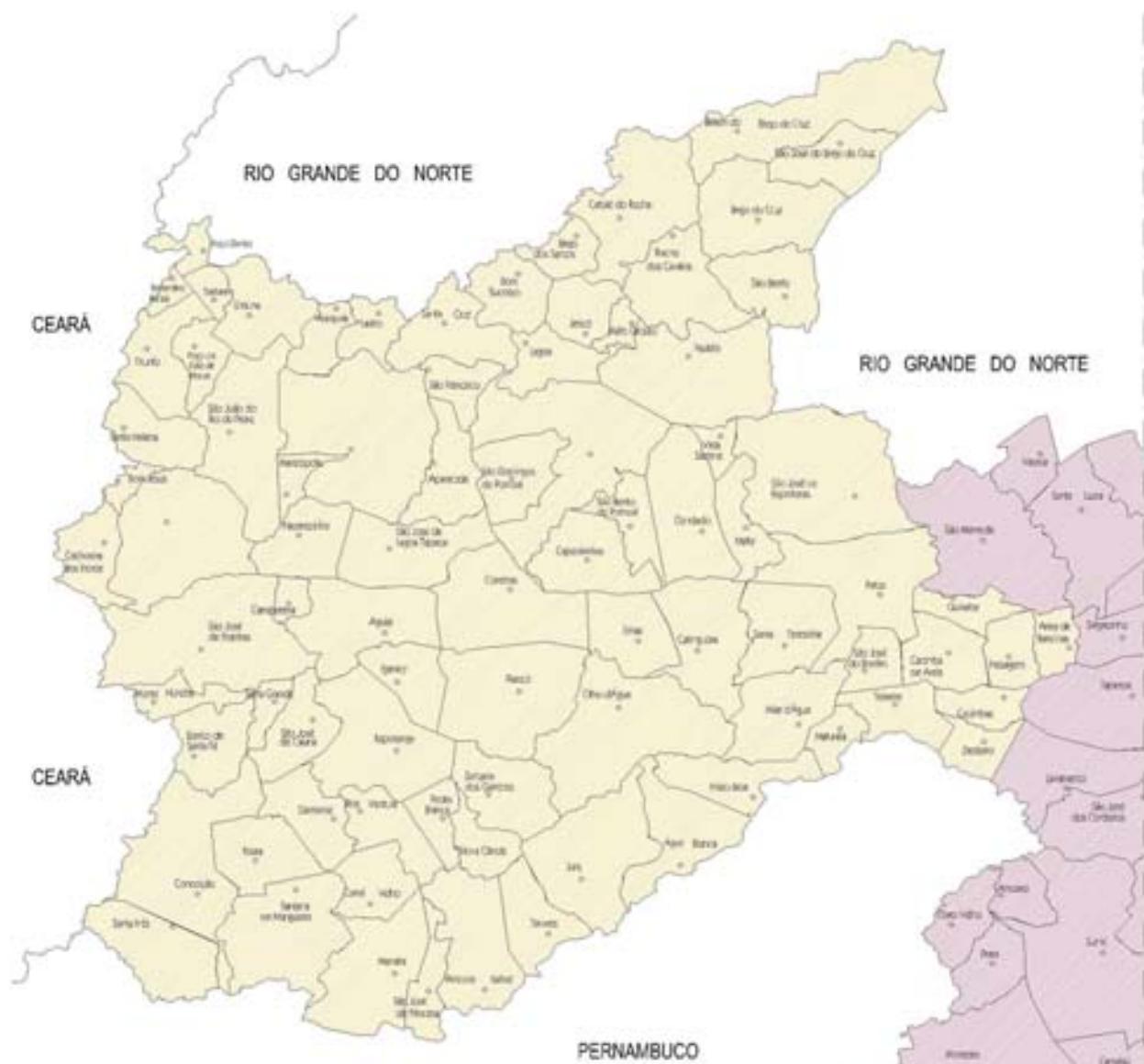
Fonte: LEWIN, Linda. Política e Parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar. Rio de Janeiro: Record, 1993. p.377.

Foi exatamente esse o intervalo de tempo (1915-1924) escolhido como base de estudo para a pesquisa, visto que nele também aconteceram importantes transformações no espaço urbano da cidade da Parahyba, a capital do estado. Acredita-se que a ampliação das arrecadações estaduais juntamente com a difusão dos ideais modernos e progressistas contribuiu na conformação desse processo de remodelação da capital.

1.2 O DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA ALGODOEIRA (1850-1914)

Antes que a cultura algodoeira conquistasse a hegemonia produtiva do território paraibano, outras atividades assumiram relevantes papéis em sua economia. Objetivando uma melhor compreensão da expansão algodoeira e das demais atividades econômicas que a precederam, é necessário fazer, rapidamente, referência à atual divisão geográfica do Estado, que se encontra dividido em 04 (quarto) mesorregiões geográficas - segundo regionalização proposta pelo IBGE em 1988: Mata Paraibana, Agreste Paraibano, Borborema e Sertão Paraibano (ver **MAPA 01**). A cidade de João Pessoa localiza-se na mesorregião da Mata Paraibana.

- Na região da Mata Paraibana, caracterizada por um clima tropical úmido, de chuvas regulares, a cana-de-açúcar desenvolveu-se como atividade econômica dominante que possibilitou, inclusive, sua ocupação. Desenvolveu-se, principalmente, nas várzeas dos rios Paraíba, Gramame, Camaratuba e Mamanguape. Quanto à forma de utilização da terra, predominou o latifúndio que conferiu aos seus proprietários, no período de opulência do açúcar, condições de riqueza e aristocracia.



LEGENDA:

- [Green square] MATA PARACIANA
- [Light blue square] AGreste PARACIANO
- [Pink square] BORBOREMA
- [Yellow square] SERTÃO PARACIANO



MAPA 01: MESORREGIÕES DO ESTADO DA PARAHYBA DO NORTE

EDITADO POR KALINE ABRANTES GUEDES (2006)

No Agreste, zona de transição entre o litoral e o sertão, o clima caracteriza-se como estável, variando entre o seco e úmido. Sua vegetação é rala e resistente. É uma região em que as chuvas são escassas e irregulares sendo constantemente atingida pelas secas. Nas localidades onde as chuvas se fizeram mais abundantes, desenvolveu-se a agricultura de subsistência. Contudo, o gado e o algodão constituíram a base de sua economia. GALLIZA (1993: 26) afirma que a expansão do algodão introduziu novas maneiras de uso e propriedade da terra, sobretudo, no Agreste Paraibano. Sendo inicialmente plantado em lotes pequenos e médios, e intercalado por lavouras de subsistência, “tornou-se mais adequado à economia do interior e permitiu a participação de pessoas de poucas posses nessa atividade agrícola”.

- Nos Brejos da região acidentada da Borborema, de temperaturas amenas, mananciais de águas perenes e precipitações abundantes e freqüentes, desenvolveu-se grande variedade de experiências agrícolas, como a cana-de-açúcar, o algodão - embora a região não lhe fosse muito propícia -, o fumo e a agricultura de subsistência. Essa grande variedade de culturas fez com que os brejos paraibanos se tornassem conhecidos como ‘celeiros’ do Estado. O caráter híbrido de sua agricultura favoreceu o estabelecimento da pequena e média propriedade.
- No Sertão Paraibano, de clima semi-árido, quente e de poucas precipitações, se destacou a atividade criatória. Esta atividade surgiu, inicialmente, com o desmatamento que se fazia para suprir a necessidade de lenha dos engenhos e, em função disso, percorriam-se distâncias cada vez mais consideráveis, adentrando o interior do estado e promovendo o seu povoamento entre os séculos XVII e XVIII. A pecuária percorreu o Agreste, venceu os terrenos acidentados da Borborema e encontrou terras propícias no Sertão, onde se estabeleceram grandes fazendas de gado. Pela impossibilidade de criar gado nos latifúndios açucareiros e, ao mesmo tempo, pela necessidade de lenha, carne, couro e laticínios, um processo de distanciamento dessas atividades foi desencadeado sem que, no entanto, houvesse sua desarticulação. Foi nesse intuito que a Carta Régia de 1701 proibiu a criação de gado numa faixa de dez léguas ao longo do litoral protegendo assim os interesses dos senhores de engenho e, consequentemente, os da própria Coroa. Nos latifúndios pecuaristas, a lavoura algodoeira veio aliar-se, constituindo o caroço e a rama uma excelente ração para o gado nos períodos mais secos. Nessa zona se desenvolveu a melhor variedade de algodão, conhecido como mocó, cuja fibra longa, foi considerada uma das melhores do mundo e, assim, bastante procurada pelos mercados externos. GALLIZA (1993: 29) complementa colocando que muitos criadores se sentiram estimulados a

dedicar-se à cultura algodoeira, pois, ao mesmo tempo em que aumentavam seus lucros, garantiam a alimentação dos rebanhos.

Essas diferentes atividades necessitavam de espaços próprios e adequados ao seu desenvolvimento e, assim, promoveram uma ocupação diferenciada do território parahybano. O clima e a qualidade do solo dessas terras foram determinantes nesse processo. Diana GALLIZA (1993: 26) afirma que o algodão foi responsável pela integração econômica do Agreste Paraibano. Entretanto, ainda segundo a autora, as opiniões divergem quando o assunto refere-se ao lugar de início dessa cultura. Por exemplo, para Lyra Tavares, ela começou nos brejos da Borborema, expandindo-se depois pelas caatingas; já Irineo Joffily assegura-nos que ela principiou nos terrenos da caatinga. “Essa última tese é fortalecida por Gilberto Osório, pois ele ressalta que a ocupação do Agreste se desenvolveu à custa do algodão, enquanto que o povoamento nos Brejos paraibanos correspondeu à evolução da agricultura de subsistência”.



FIGURAS 04, 05 e 06: Antiga Prensa de algodão; Bolandeira do distrito de Queimadas, fundada em 1865; e camponesas colhendo safra de algodão, respectivamente.

FONTE: MARIZ, 1939.

Além das variadas demandas do mercado externo, outros fatores explicam a expansão do algodão no Agreste e Sertão parahybano, entre tantas outras localidades nordestinas, principalmente a partir da segunda metade do século XVIII, como:

- O algodão representou uma nova fonte de renda para o proprietário, até então restrito à pecuária e as lavouras de subsistência;
- Ele podia ser explorado tanto pelos grandes proprietários como pelos foreiros e parceiros, em associação com outras lavouras de subsistência;

- O caroço do algodão passou a ser utilizado como complemento à alimentação bovina, tornando a cultura do algodão uma atividade complementar à pecuária, motivo inicial de ocupação dessas terras;
- A cultura algodoeira propiciou a possibilidade de rendimento adicional ou suplementação de ganhos para os grandes proprietários dos engenhos de açúcar, sobretudo em momentos de queda nos preços dessa mercadoria.

No que diz respeito à utilização de mão-de-obra escrava na economia algodoeira parahybana, pôde-se observar diferentes pontos de vista. José Otávio MELLO (2002: 131) afirma que, durante o século XIX, houve a fixação do escravismo no sertão, “não para obtenção de prestígio social pelos proprietários do complexo algodoeiro-pecuário, mas como decorrência dos novos termos da cultura do algodão”. O autor coloca ainda que, quando a produção algodoeira na Parahyba alcançou dimensões capitalistas e inseriu-se no mercado externo, a escravidão passou a fazer parte de sua estrutura, cabendo ao escravo o trabalho de limpa e colheita das plantações. Todavia, para Diana GALLIZA (1993: 29), o escravo negro não foi elemento imprescindível na lavoura algodoeira, mesmo quando esta se desenvolveu em grandes propriedades. Pois, “sendo de ciclo vegetativo curto, não seria vantajoso manter o cativo todo o ano, uma vez que proporcionava trabalho ao negro somente de maio a dezembro”. Como a mão-de-obra escrava ficaria desocupada, por alguns meses, tornar-se-ia onerosa. Além desses fatores, um outro ocorria com muita freqüência em áreas rurais: a fuga de cativos e, dada a pequena densidade populacional e a vasta possibilidade de esconderijos, sua captura tornava-se bastante difícil. Desse modo, os fazendeiros, diante do elevado preço do escravo, perceberam que seria menos dispendioso utilizar moradores ou pagar baixos salários a homens livres.

Sem maiores delongas, é sensato afirmar que a mão-de-obra escrava foi utilizada nas lavouras algodoeiras, entretanto, não foi nelas elemento imprescindível. O processo de cultura do algodão tornou-se, sim, conhecido pela implementação de uma nova modalidade de trabalho: a parceria, ocorrida entre grandes e pequenos proprietários. Estes últimos eram também conhecidos como foreiros e parceiros, que manejavam o algodão geralmente em associação com a cultura de subsistência.

A pequena lavoura predominou como forma de utilização da terra para cultivo do algodão¹³ e, de certo modo, contribuiu para a manutenção de processos rotineiros na cultura algodoeira no

¹³ No nordeste como um todo, o plantio do algodão acontecia entre os meses de janeiro e fevereiro, em caso de espécies de longo porte, e de março a abril, para espécies herbáceas. Já a colheita dava-se principalmente entre junho e setembro, podendo estender-se até novembro (ALMANCH DO ESTADO DA PARAHYBA PARA 1922).

estado. Isso acontecia na medida em que os grandes proprietários cediam a terra ao pequeno lavrador para o cultivo. Este, sem maiores condições de investimento e conhecimento, mantinha sua forma de cultura rudimentar.

As terras eram entregues aos pequenos agricultores, geralmente cercadas, na condição de que a colheita lhes fosse vendida a preço abaixo do mercado. Em alguns casos, uma quantia de aproximadamente 20\$000 réis era adiantada ao lavrador para o custeio inicial do plantio, sendo o pagamento exigido através de uma saca de algodão, que custava, em média 50\$000 réis, o que equivalia a mais que o dobro do valor inicial. Em outras palavras, “o fazendeiro fazia um adiantamento em dinheiro ao agricultor e recebia como pagamento uma porção preestabelecida do produto”, independentemente da safra obtida. Na maioria dos casos, devido às imprevisíveis secas e pragas, o poder controlado pelo latifundiário, detentor da terra e do ca (GALLIZA, 1993: 61-63).

Para que o algodão pudesse ser comercializado nos mercados nacional e internacional era necessário que passasse por processos prévios de descaroçamento e enfardamento, também conhecido como beneficiamento. E, para se obter um melhor desempenho dessa atividade, foram surgindo, no final do século XIX¹⁵, diversos maquinismos que, gradativamente, se aprimoraram. Pelo elevado valor dessas máquinas, estas foram em geral, propriedade dos grandes fazendeiros que delas se utilizavam como uma forma a mais de obtenção de lucro



FIGURA 07: Encarte da firma parahybana Kröncke & CIA, localizada na capital do Estado e sendo neste pioneira na aquisição e utilização da prensa hidráulica.

FONTE: ALMANACH DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1922.

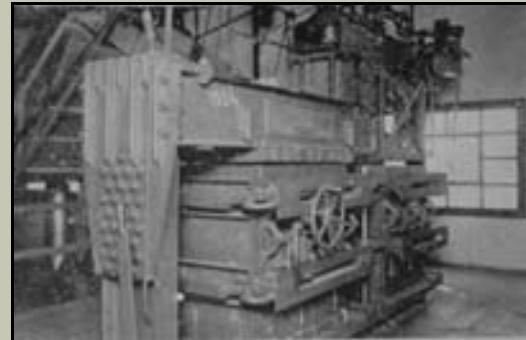
¹⁴ Durante a Primeira Conferência Algodoreira realizada no Brasil, no ano de 1916, Rodrigues de Carvalho denunciou as arbitrariedades praticadas pelos grandes proprietários, entre as quais pode-se citar: "o hábito de soltar o gado no roçado do pequeno lavrador, servindo sua lavoura de repasto"; a cobrança de pesados foros; o empréstimo de dinheiro a juros exorbitantes; a venda de animais doentes a preços abusivos; a exploração na compra do produto, obrigando o pequeno produtor a vender sua colheita por valor baixíssimo após pesá-la em balanças geralmente mal aferidas etc. (CARVALHO apud GALLIZA, 1993: 63).

¹⁵ Até o período compreendido pela Guerra Civil Americana (1860-65), eram utilizados no nordeste os primitivos engenhos de madeira de dois cilindros (bolandeiras) acionados pelos pés ou mãos humanos ou por força motriz animal. Posteriormente foram introduzidas as máquinas de serra que, diminuíam o tempo de beneficiamento quando trabalhavam mais rapidamente, mas comprometiam a qualidade da fibra tornando-se comum as queixas do mercado europeu (CLEMENTINO, 1987: 50-52).

sobre os pequenos produtores, cobrando-lhes uma espécie de 'aluguel' para sua utilização. O pagamento deste serviço era geralmente realizado em dinheiro, pluma ou caroço.

Além das casas de beneficiamento, surgiram as casas exportadoras que nada mais eram que estabelecimentos "que faziam o comércio do algodão em pluma produzido no Nordeste (...) com as praças consumidoras, isto é, onde se localizasse a indústria têxtil". (CLEMENTINO, 1987: 65). Nessas instalações, o algodão passava por um novo processo de beneficiamento para que fossem atendidos os requisitos de exportação e a especificação exigida pelos compradores. Essas firmas, instaladas em vários locais do Nordeste – Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará –, também denominados 'praças', mantinham entre si conexões (CLEMENTINO, 1987: 66).

Para Diana GALLIZA (1993: 68), o algodão não chegou a ser uma cultura predominantemente latifundiária, como ocorreu com o açúcar, nem o proprietário conseguiu exercer controle sobre a produção agrícola e a industrial. Houve uma separação não só econômica, como geográfica, entre a cultura agrícola e a indústria processadora do algodão. E isso aconteceu conforme foram surgindo modernas máquinas de beneficiamento e prensagem, geralmente concentradas nos centros comercializadores da produção.



FIGURAS 08, 09 e 10: Prensa 'Excelsior' na usina de Soares de Oliveira e CIA; Descarocadores 'Lumus' da usina de Mulungu; e fardos de fibra prensada aguardando lugar nos armazéns da capital, respectivamente.

FONTE: MARIZ, 1939.

FIGURA 11: Homens carregando barcaças com fardos de algodão no atracadouro do Sanhauá com destino ao porto de Cabedelo.

FONTE: LEWIN, 1999: 84.

Na Paraíba do Norte, durante toda a Primeira República, o algodão constituiu a principal fonte de renda do estado, como ilustrado no **QUADRO 02** (p. 30), e foi o maior responsável pelo restabelecimento de suas finanças. Ainda que submetida a processos rotineiros e precários de plantio e colheita, a lavoura algodoeira se expandiu extensivamente pela Paraíba desde a Costa até o Alto Sertão (ver **QUADRO 03**, p. 39). A despeito da precariedade no plantio do algodão, o estado conheceu processos modernos de beneficiamento e enfardamento, sendo estabelecidas várias prensas e usinas algodoeiras. Quanto às prensas hidráulicas, duas pertenciam às firmas Kröncke & CIA¹⁶ e Julius von Söhsten & CIA, construídas na Capital e em Cabedelo, respectivamente. Dentre as usinas, duas eram de propriedade da Sociedade Paraibana de Beneficiamento e Prensagem de Algodão, estando uma localizada em Campina Grande e a outra em Alagoa Grande. Outras pertenciam à Sociedade Algodoeira do Nordeste e à Empresa Trajano Medeiros. (GALLIZA, 1993: 35).

Nos anos que se seguiram à virada do século, apesar da retomada norte-americana no fornecimento algodoeiro para os mercados ingleses, a Paraíba permaneceu com índices de exportação bastante altos - por essa época, a indústria têxtil nacional aliada à indústria de óleos vegetais se expandiu, absorvendo grande parte da produção local. Concomitantemente, se expandiu o cultivo do algodão mocó¹⁷, variedade característica no Seridó nordestino. Acerca das exportações paraibanas, os bons índices de exportação acima referidos podem ser observados em dados estatísticos fornecidos pela empresa exportadora Cahn Frères & CIA onde se vê que pelos portos da Capital e de Cabedelo, entre os anos de 1905 e 1906 foram exportados: com destino a Liverpool, 94.674 sacos de algodão; para o Rio de Janeiro, 15.391



FIGURA 12: Possível comprador analisando amostras de algodão na praça da Paraíba, em 1921.

FONTE: LEWIN, 1999: 84.

¹⁶ Ainda acerca da prensa hidráulica pertencente à firma Kröncke & CIA - a mais importante do Estado e instalada na capital -, cuja produção era de cerca de duzentos fardos por dia, relatava o Almanaque Estadual de 1907 ser um "grande estabelecimento de beneficiar o enfardamento do algodão em pluma, reduzindo os volumes (...) melhorando as condições de transporte e a importância dos fretes" (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAÍBA PARA O ANO DE 1907, 49).

¹⁷ De acordo com Maria do Livramento CLEMENTINO (1987: 51), esse algodão atendia "a todos os requisitos de comprimento, resistência, textura, para a confecção de tecidos da melhor qualidade". Ainda acerca desse tipo de algodão, João Maurício, inspetor geral do Serviço do Algodão na Paraíba, fazia o seguinte relato, em 1923: "Variedade perenne (o mocó), que só fructifica regularmente a partir do segundo anno de vegetação, offerece, em comparação com as demais, vantagens extraordinárias, taes como a capacidade productora, a excellencia do producto e a facilidade do trato, uma vez que, formado o algodoal, pode este produzir durante vinte e mais annos consecutivos, para o que exige apenas a queda de algumas chuvas bem distribuídas e uma ou duas capinas, além da poda imposta pelo dec. nº 1117, de 10 de maio de 1921" (Mensagem (...) 1923:26-27).

sacos; para Pernambuco, 2.400 sacos e para a Bahia, 400 sacos (REVISTA DO IHGP, 1907:186).

No início da década de 1910, a receita do Estado apresentou uma alta significativa, o que contribuiu para que este se libertasse da dívida que carregava há muitos anos. É o que pode ser observado no discurso de Celso MARIZ (1939: 48) quando afirma que “as rendas do Estado ainda em 1906 eram de 1.659 contos, 1.890 em 1909. Em 1910 é que se registra um pequeno pulo para 2.749 contos”. Quando esteve à frente do governo estadual, Walfredo Leal¹⁸ (1905-1908) se empenhou para saldar suas dívidas, que se acumulavam desde o Império. Só a partir de então pôde-se observar uma maior atuação da elite urbana sobre o espaço da cidade, impondo relevantes intervenções que alteraram sua paisagem.

QUADRO 03: PRODUÇÃO PARAHYBANA DE ALGODÃO POR ZONA GEOGRÁFICA, EM ANOS SELECIONADOS (1911-1921).

REGIÃO	1911	1912	1913	1916	1921
Costa	1.757.000	1.242.000	1.290.000	1.318.000	224.000
Caatinga/Agreste	5.232.000	6.484.000	4.710.000	8.670.000	2.983.000
Brejo	885.000	713.000	203.000	1.062.000	330.000
Cariri/Sertão	5.676.000	7.537.000	4.361.000	6.630.000	4.198.000
Alto Sertão	6.161.000	7.317.000	5.649.000	11.050.000	14.902.000
Não Identificado	6.062.000	6.523.000	4.501.000	---	---
TOTAL	25.773.000	29.816.000	20.714.000	28.730.000	22.637.000

Fonte: LEWIN, Linda. Política e Parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar. Rio de Janeiro: Record, 1993. p.92.

Em 1912, em virtude da boa produção nordestina e da qualidade das fibras produzidas no estado, a Parahyba do Norte, dentre outros produtores da região, recebeu a visita do representante da *International Cotton Federarion*, o inglês Arno Pearse¹⁹ que percorreu o estado avaliando a qualidade e condições da cultura, firmando compromissos e estabelecendo negociações com os produtores e beneficiadores do algodão. Todavia, durante praticamente todo o período da República Velha, dois aspectos mostraram-se negativos ao desenvolvimento material da Parahyba do Norte e de sua economia, a saber:

¹⁸ “Ao deixar o governo, em 1908, pôde ele [Walfredo Leal] jactar-se de que o Tesouro nada devia e tinha em caixa cerca de duzentos e cinqüenta contos de réis. Nas duas décadas da dominação alvarista, a Paraíba nunca levantou um empréstimo. Hoje isso não seria título de glória, mas, naquele tempo, era um atestado de austeridade, certamente um dos traços distintivos da política paraibana na primeira República” (TRIGUEIRO, 1982: 36).

¹⁹ Há relatos de que Arno Pearse tenha ido até o município de Pombal, onde, na ocasião, examinou fibras de Mocó de 42 centímetros. Retornou à Inglaterra com excelente perspectiva das terras, da qualidade e do futuro do algodão paraibano (MARIZ, 1939: 57).

- a) As atividades de exportação-importação e do crédito comercial tornaram-se monopólios de estrangeiros, isso ocorrendo em função da falta de capitais próprios e de estabelecimentos bancários para financiar a produção algodoeira. “Alienígenas²⁰ controlavam a maior parte das exportações de algodão, de açúcar e de peles e supriam os mercados varejistas da Capital e do interior de vários gêneros de primeira necessidade” (GALLIZA, 1993: 87). Ver **QUADRO 04**.

QUADRO 04: FIRMAS EXPORTADORAS E IMPORTADORAS DA CAPITAL E ARTIGOS COMERCIALIZADOS – ANO 1909.

Firmas Exportadoras	Produtos Exportados	Firmas Importadoras	Produtos Importados
Cahn Frères & Cª	Açúcar, algodão, couros	Amstein & Cª	Fazendas
Paiva Valente & Cª	Açúcar, algodão, couros	Paiva Valente & Cª	Estivas
Kröncke & Cª	Gêneros do Estado	Francisco Vergára & Cª	Estivas
Castro Irmãos & Cª	Gêneros do Estado	Benevenuto Carlos & Cª	Estivas
J. Clemente Levy	Couros, algodão, etc.	Pedro da Costa Serafim & Cª	Estivas
Iona & Cª	Couros, etc.	Castro Irmão & Cª	Fazendas
A. Cerf & Cª	Gêneros do Estado	Brito Lyra & Cª	Fazendas
		Oliveira Theorga	Miudezas
		Araújo Bezerra & Cª	
		Adolfo Eugênio Soares	Miudezas
		Lemos & Cª	Estivas
		Antônio Eugênio Gomes	
		A. Cerf. & Cª	

Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANO DE 1908. p. 327.

- b) O escoamento da produção do estado por seus limites fronteiriços, principalmente por Pernambuco (ver **QUADRO 05**). Mesmo quando o algodão tomou o caráter de ‘ouro branco’ – na segunda metade do século XIX –, passando a ter peso maior na balança econômica e nas rendas orçamentárias da capitania e da província, a produção continuava a escoar pelas barreiras para os estados vizinhos, engrossando-lhes a riqueza exportável e dando-lhes um coeficiente de produção surpreendente, em detrimento da Parahyba do Norte. A situação geográfica do território parahybano, encravado entre os estados de Pernambuco, do Ceará e do Rio Grande do Norte (ver **MAPA 01**), oferecia três grandes portas, por onde passavam, livremente, sua produção agrária e industrial. Quando se deu o prolongamento das ferrovias construídas nos referidos estados, a situação da Parahyba do

²⁰ Por exemplo, a empresa Cahn Frères & CIA era de franceses radicados no Brasil. Nas últimas décadas do século XIX, esta empresa quase monopolizou o comércio externo da Parahyba do Norte. Fundada em 1864, estabeleceu filiais em Guarabira e Mamanguape; tornou-se proprietária de terras e de engenhos de açúcar; dominou o setor bancário, sendo representante de capitais europeus, de estabelecimentos de crédito e de companhias de seguro; investiu no sistema de transporte urbano, subscrevendo ações da Companhia Ferro Carril Parahybana. Somente em 1902, com a morte de Aron Cahn, essa empresa foi suplantada por Kröncke & CIA. Esta última veio patentear a participação do capital alemão na economia parahybana. A atuação inicial desta empresa se processou através de companhias de navegação e de seguros e bancos; atuou posteriormente na área de equipamentos e indústrias; na exportação de fibras e sementes de algodão, couros secos e salgados; fez intervenções no setor algodoeiro visando a industrialização da semente e a modernização no enfardamento destinado à exportação; implantou a primeira prensa hidráulica do estado, com indústria conexa de fabricação de óleo da semente do algodão. No entanto, quando teve início a 1ª Guerra Mundial, a empresa cerrou suas portas e seus sócios migraram para a Europa. E só em 1920 tiveram a firma reativada e se reintegraram aos empreendimentos algodoeiros (GALLIZA, 1993: 87-89).

Norte se agravou ainda mais (GALLIZA, 1993: 106) (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1910, 205).

QUADRO 05: SAÍDA DO ALGODÃO PARAHYBANO POR BARREIRAS ANO 1913.

PROCEDÊNCIA	DESTINO	NÚMERO DE SACAS
Via Campina Grande	Pernambuco	60.511
Via Itabaiana	Pernambuco	11.692
Via Alagoa do Monteiro	Pernambuco	8.259
Via Alagoa Grande	Pernambuco	5.675
Via Princesa	Pernambuco	5.026
Via Capital (pelo trem)	Pernambuco	700
Via Umbuzeiro	Pernambuco	146
Via Guarabira	Pernambuco	45
Via Pitimbú	Pernambuco	37
Pelo porto de Mamanguape	Pernambuco	919
Sub-total		93.009
Via Souza	Pernambuco	22.511
Via Pombal	Pernambuco	13.449
Via Patos	Pernambuco	6
Via Piancó	Pernambuco	868
Via São José do Rio do Peixe	Pernambuco	572
Via Catolé do Rocha	Pernambuco	570
Via Cruz do Espírito Santo	Pernambuco	354
Via Brejo do Cruz	Pernambuco	354
Via Bananeiras	Pernambuco	136
Via Araruna	Pernambuco	968
Sub-total		39.059
Total		132.172

Fonte: "Mensagem de Castro Pinto à Assembléia Legislativa". A União, 04/ set/ 1914.

Os fatores acima citados trouxeram prejuízos aos cofres do Estado da Paraíba do Norte, pois comprometeram a soma de impostos arrecadados sobre o comércio de importação-exportação²¹. Além disso, o desvio da produção local pelas barreiras e a sua comercialização nos estados vizinhos reduziam o movimento portuário do estado, a expansão de suas rendas, do seu comércio e, por conseguinte, de um desenvolvimento urbano mais amplo de sua capital. Apesar das intensas investidas da Associação Comercial da Paraíba e de grupos políticos da capital contra essa dependência e a favor de uma maior prosperidade econômica do estado, os produtores e comerciantes de algodão do interior continuaram a escoar o produto pelos limites fronteiriços da Paraíba durante toda a Primeira República.

²¹ Segundo Walfrido Leal (1905-1908), o imposto de exportação era a principal das fontes de renda pública - segundo regime tributário adotado pelo governo estadual -, e era caracterizado como "a pedra de toque para aferir-se a boa ou má situação da riquesa econômica" do Estado (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAÍBA PARA O ANNO DE 1908, 262).

1.3 A AMPLIAÇÃO DA ECONOMIA ALGODOEIRA (1915-1924)

“Vivi no sertão típico, agora desaparecido (...) [nos velhos tempos] O algodão não matara os roçados e a gadaria se espalhava nos descampados, reunida para as apartações nas vaquejadas ál acres (...) [Agora] os plantadores de algodão vêm vender os fardos nas capitais (...) Tudo perto, pelo auto (...) Com a ‘alta’ do algodão e do açúcar os ex-fazendeiros mandaram fazer residências nas cidades do litoral. Vão para o interior no período das ‘safras’ (...) Toda essa revolução veio depois de 1911...” (CASCUDO *apud* LEWIN, p.70).

Em 1914, com a deflagração da Primeira Guerra Mundial, a Paraíba do Norte teve seus estoques de algodão encostados. Nesse período em que permaneceu nos armazéns, do interior e da capital, esperando hora mais propícia para sua comercialização, seu preço decaiu de 11\$500 para 7\$000, por arroba. Todavia, em 1916, “engarrafada a esquadra alemã e feito o policiamento do mar pelas potências da Entante, abriu-se a situação para quem tinha o que vender”, pois houve grande escassez de matérias-primas para suprir as demandas das indústrias, principalmente as européias (MARIZ, 1939: 51). Apesar da grande seca que atingiu a Paraíba do Norte no ano de 1915²², o estoque armazenado passou a ser largamente exportado e o algodão atingiu a cifra de 70\$000 por arroba.

As consequências da estiagem de 1915, no entanto, foram desastrosas para a produção em curso, de algodão no Estado. Para se ter uma dimensão da intensidade da crise provocada pela seca, basta observar as palavras do então vice-presidente em exercício, Antônio Pessoa (1915-1916), quando, diante do quadro de dificuldades econômicas, resolveu de imediato suspender as obras de melhoramento da capital:

“Iniciados diversos melhoramentos ao tempo em que eram prósperas as condições econômicas e financeiras do estado, consumiram-se de outubro de 1912 a junho de 1915 – 561:572\$267 e, succedendo que alguns, como o do Palácio do Governo, ainda estejam por concluir, pesando esmagadoramente nas minguadas rendas do Thesouro, entendi acertado alvitre suspender ditos melhoramentos, até que a normalização das finanças permitta recomeçá-los com todo o methodo e economia” (Mensagem (...) 1915: 10).

Através desse pequeno relato do então vice-presidente do Estado pode-se observar o grau de proximidade entre a economia algodoeira, principal fonte de renda pública e particular em todo o período da Primeira República, e a remodelação urbana que acontecia na cidade da Paraíba. Em um momento como esse, vivido em 1915, quando ocorreu uma grande seca e

²² No mesmo ano (1915) foi realizada, no Rio de Janeiro, a Primeira Conferência Algodoeira Nacional. A Paraíba enviou como representantes os técnicos Diógenes Caldas e Rodrigues de Carvalho.

cessaram temporariamente as exportações dos gêneros produzidos no Estado, a primeira providência diante da crise foi a suspensão dos melhoramentos urbanos que se vinham empreendendo na cidade. Outras providências também foram tomadas para contenção de despesas do erário, como a diminuição do quadro de funcionários públicos e a redução de gratificações. Todavia, a paralisação das obras públicas foi a primeira medida adotada pelo governo e, certamente, uma das mais fortes, pois teve como consequência o retardamento do processo de modernização da cidade.

Como acima colocado, a seca de 1915 trouxe muitos prejuízos ao Estado. Estes, somados à crise internacional, desequilibraram a economia parahybana. Tanto é verdade que, quando Camillo de Hollanda assumiu a presidência do Estado, em 1916, a dívida passiva deixada pela administração anterior atingia a cifra de 1.501.340\$288. Todavia, em janeiro do mesmo ano, certamente quando melhoraram as condições do mercado internacional, colocou-se em dia o pagamento do funcionalismo público, que se encontrava em atraso há cinco meses; também foram saldadas outras dívidas oriundas de fornecimentos, notas promissórias, entre outros encargos; aos poucos, então, ia-se restabelecendo o equilíbrio financeiro da Paraíba do Norte, de modo que, em março de 1916, a dívida passiva já havia sofrido uma redução de cerca de 700.000\$000.

QUADRO 06: PRODUÇÃO DE ALGODÃO DOS ESTADOS BRASILEIROS – ANO 1916.

ESTADOS PRODUTORES	QUANTIDADE (EM QUILOS)
Paraíba	20.600.000
Ceará	18.500.000
Rio Grande do Norte	17.700.000
São Paulo	17.613.000
Pernambuco	16.500.000
Maranhão	12.900.000
Minas Gerais	6.388.000
Alagoas	6.200.000
Piauí	4.200.000
Sergipe	2.900.000
Bahia	2.500.000
Pará	2.300.000
Rio de Janeiro	729.000
Paraná	400.000
Goiás	320.000
Espírito Santo	200.000
Amazonas	120.000
Outros estados	300.000

Fonte: GALLIZA, Diana Soares de. Modernização sem desenvolvimento na Paraíba: 1890-1930. João Pessoa: Idéia, 1993. p.61.

Enquanto não melhoravam as condições climáticas e de comercialização no Estado, o poder público federal, através especialmente da representação do senador Epitácio Pessoa (1912-1919), gerava condições de trabalho para aqueles atingidos pelo flagelo da seca, evitando a

migração dessa população e o consequente esvaziamento das zonas rurais. Trabalhava-se na construção de estradas de rodagem, ferrovias, açudes, prolongamento de linhas telegráficas etc. A Parahyba do Norte, nesse momento de crise, também contou com o auxílio monetário de estados não atingidos pela estiagem, como São Paulo e Rio Grande do Sul. No entanto, todas essas dificuldades enfrentadas pelos produtores de algodão, em decorrência da grande seca de 1915, não foram suficientes para intimidá-los. No ano seguinte, a produção parahybana tomou novo impulso e alcançou altos índices quando atingiu o primeiro lugar na produção nacional (ver **QUADRO 06**).

As altas demandas e cotações do algodão, principalmente, no mercado externo²³ fizeram com que a sua produção se ampliasse em todo Estado. Contudo, permaneceu na maioria das lavouras, a adoção de técnicas rudimentares, de poucos investimentos financeiros e científicos, o que fez com que a cultura algodoeira assumisse um caráter bastante aleatório, estando eventualmente sujeito às pragas, às secas e às oscilações de preço. Por isso, trabalhava-se e produzia-se em permanente insegurança. Era comum ter-se um ano de boa safra para três ou quatro de safras médias, e, vez por outra, um de calamidade (TRIGUEIRO, 1982: 58). Essa instabilidade nordestina na produção do algodão certamente contribuiu para a ampliação do mercado no centro-sul do país, onde se investiu em tecnologia para a produção e o beneficiamento, garantindo safras e mercados regulares. Ainda assim, de 1916 a 1924, as condições climáticas e de comércio pareciam favorecer as arrecadações parahbana. Os valores aproximados das arrecadações estaduais, entre 1915 e 1924, estão demonstrados no **QUADRO 07**.

A qualidade das fibras do algodão produzido no sertão e agreste do Estado da Parahyba já havia sido atestada por Arno Pearse, representante da ICF, e por vários compradores nacionais e internacionais. No **QUADRO 06**, pode-se observar que, por essa época, a produção do centro-sul, diga-se São Paulo e Minas Gerais, já era bem elevada superando, inclusive, a produção de alguns estados do Nordeste. Esse foi um dos fatores que acarretou, mais adiante, uma grande queda da produção parahybana, no momento em que este não mais supria a demanda de fibras e caroço de algodão para a indústria nacional, afinal a matéria-prima era produzida bem próxima às fábricas, reduzindo inclusive as despesas tidas com o transporte. A partir de 1916, o aumento crescente da produção no centro-sul começou a inquietar a administração do estado da Parahyba do Norte que ficou em estado de alerta

²³ Os valores de exportação do algodão na Parahyba mostram que: em 1913, com a saída de 8.953 toneladas, atingiu-se um valor oficial 6.820.930\$000. Em 1919, com a alta dos preços, a exportação foi de 8.227 toneladas e esta atingiu o valor total de 18.740.000\$000. Apesar da produção, em toneladas, ter sido menor em 1919 – outro ano de grande seca na região -, pode-se observar a valorização que este alcançou no mercado internacional, quando a cifra arrecadada sobre uma quantidade menor de algodão quase triplicou (MARIZ, 1939: 52).

incentivando a intensificação e o melhoramento da produção local, o que é confirmado nas palavras de Solon de Lucena, no ano de 1922:

“Não esqueçamos de que o algodão produzido no Estado, mesmo nos annos em que os preços foram mais remuneradores, nunca excedeua á cifra de 18.296.080 kilos, quando é certo que São Paulo, com um clima impróprio e uma cultura de hontem, somente de algodão em rama, exportou, no anno financeiro que se encerrou, em 14 de julho de 1922, 5.002.813 kilos de algodão, de sua lavra, no valor total de 10.991:321\$, não levando em linha de conta o que consumiram suas fábricas, cuja exportação, nesse anno, se elevou a 12.060.337 kilos de tecido de algodão. Convém, pois, alargar a nossa producção algodoeira e não perder de vista que possuímos, com o vizinho Estado do Norte, a melhor zona de algodão do mundo, não somente sob o ponto de vista da capacidade productora da terra, senão também pelo comprimento da fibra, que, extremando-o do de outras regiões, o coloca no primeiro plano entre os algodões de fibra longa [grifo nosso]” (Mensagem (...) 1922: 33-34).

QUADRO 07*: ARRECADAÇÕES (EM CONTOS DE RÉIS) DO ESTADO DA PARAHYBA ENTRE OS ANOS DE 1917 E 1924.

ANO	ARRECADAÇÕES ESTADUAIS	ARRECADAÇÕES COM O ALGODÃO EM PLUMA E A SEMENTE DO ALGODÃO**	PORCENTAGEM DA QUANTIA ARRECADADA COM O ALGODAO SOBRE AS EXPORTAÇÕES ESTADUAIS
1915	3.343:000\$000	1.114:612\$000	33,34%
1916	4.802:000\$000	2.113:942\$000	44,02%
1917	6.973:000\$000	3.450:618\$000	49,48%
1918	6.562:000\$000	3.014:276\$535	45,93%
1919	5.221:000\$000	1.908:000\$000	36,54%
1920	6.133:000\$000	2.390:000\$000	38,97%
1921	5.521:000\$000	2.363:562\$312	42,81%
1922	7.729:000\$000	4.179:000\$000	54,06%
1923	14.268:000\$000	9.823:000\$000	68,84%
1924	11.679:000\$000	6.024:000\$000	51,58%

* Quadro com adaptações da autora da pesquisa.

** (não incluídos os impostos cobrados sobre embarque por mar, saída por terra e os 20% cobrados sobre a exportação).

Fonte: MARIZ, Celso. Evolução Econômica da Paraíba. João Pessoa: A União, 1939. p.53-54.

LEWIN, Linda. Política e Parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar. Rio de Janeiro: Record, p.378.

No ano de 1914, quando ocorreu a irrupção da guerra que provocou a imediata retração das importações, a indústria têxtil nacional absorveu grande parte da produção nordestina. Antes que se colhessem as fibras no sudeste do país, a região Nordeste manteve a posição de maior supridor de fibras para aquela região reforçando um antigo vínculo de dependência entre os setores de produção e industrialização. O período que marcou o sobressalto da produção do algodão no centro-sul coincidiu com a grande procura do mercado externo e, nesse momento, os efeitos da drástica diminuição da exportação para o mercado interno não foram tão perceptíveis no quadro das arrecadações parahybanas.

Em 1917²⁴, segundo ano do exercício da administração de Camillo de Hollanda (1916-1920), o Estado adotou uma política tributária mais forte e suas arrecadações quase dobraram em relação ao ano anterior, atingindo uma cifra aproximada de 6.973:000\$000 (ver **QUADRO 07**). No mesmo ano, dispondo de um saldo líquido no valor de 800:000\$000, Camillo de Hollanda colocava que:

“A Parahyba não deve e subtrahindo-se do saldo existente na Agencia da Banco do Brazil, a quantia de 223:700\$000 das apólices em questão, ainda lhe fica o saldo de 576:300\$000, que com a addição dos da caixa de Montepio e da de Depósito sobe á somma de 849:598\$491 (...) A Parahyba pode afirmar que não tem credores, seja de que natureza for, ao contrário é credora até de uma dívida activa na importância de 454:628\$459 [proveniente de impostos não pagos pelos contribuintes]” (Mensagem (...) 1917: 56-57).

Entre os anos de 1918 e 1919, outra vez, a região Nordeste foi atingida por uma grande seca e suas consequências foram experimentadas pela economia parahybana, cujas arrecadações reduziram-se, quebrando um ritmo crescente que desempenhava desde 1916, como pode ser observado também no **QUADRO 07**. Além da seca, a produção estadual foi comprometida com o aumento da propagação da praga da lagarta rosada, de modo que, ainda durante a administração de Camillo de Hollanda, lançou-se uma campanha de combate a essa praga que insistia em destruir os algodoais parahybano. Na administração seguinte, já se comemorava o êxito dessa iniciativa quando Solon de Lucena afirmava: “Folgo em poder dizer-vos que essa praga dos nossos algodoaes vae em franco declínio. Della se não descuidaram os meus antecessores, chegando o serviço a ter plena efficiencia na administração Camillo de Hollanda” (Mensagem (...) 1921:42).

O ritmo crescente de arrecadações estaduais só seria então retomado a partir de 1922, quando foram minorados os efeitos da seca e se conteve a lagarta rosada. Desde então, as receitas aumentaram e as administrações diminuíram o discurso a respeito da crise financeira que se enfrentava na Parahyba do Norte. Segundo Celso MARIZ (1939: 54), em 1924, o preço do algodão em pluma atingiu valores nunca vistos até então no país - nem registrados durante toda a Primeira República – de 90\$000 e 100\$000 por arroba. Esses altos valores foram obtidos mesmo após a relativa normalização dos preços de cotação do algodão e passadas as turbulências do mercado no pós-guerra.

²⁴ Nesse mesmo ano, teve início a construção da Fábrica de Tecidos Rio Tinto, em Mamanguape, pela família alemã dos Lundgren. Em 1924, a fábrica foi inaugurada e, durante um bom tempo, foi considerada como o complexo fabril mais importante do estado da Parahyba, pois contava com seções de tecidos e de estamparias, “usina de força, olarias e caiarias, serralarias, fundições, vilas operárias, campo de aviação, porto e até pequena ferrovia, bem como cinema, clubes, campos de futebol e para produção de palma forrageira para o gado, orquidário, posto médico e quadras de tênis” (MELLO, 2002: 167).

A partir da administração de Camillo de Hollanda (1916-1920) e diante de fatores como a alta cotação do algodão no mercado externo, os imprevistos períodos de grande seca e a intensificação da concorrência interna, passaram a ser empregadas algumas tecnologias para a valorização e o aumento da produção parahybana. Preocupado com a seca ocorrida em 1919, e suas consequências para a economia do Estado, Camillo de Hollanda afirmava em seu relatório de governo de 1920 que:

"A primeira vítima do grande mal é o próprio Thesouro do Estado que se vê de uma maneira geral sacrificado nas suas fontes de receita. Vivendo quasi exclusivamente do algodão, com a falta de chuva, vê-se o Thesouro prejudicado nos recursos necessários para a manutenção do apparelho administrativo do Estado [grifo nosso]. Foi tão forte a crise, que a safra do sertão, onde floresce o chamado algodão do Seridó, reduziu-se a uma insignificância de fardos, não orçada na sexta parte da do anno anterior, já de si mal fadada por ter ficado longe da notável safra de 1917 (...) Aos escassos recursos do Estado juntaram-se o auxílio directo de 440:000\$000 prestado pelo honrado Dr. Delphim Moreira, então no exercício do cargo de presidente da República, e a verba de 396:400\$000 a que, por força de lei, estava o governo federal obrigado a entrar para o Serviço de Defesa do Algodão" (Mensagem (...) 1920: 21-22).

Dante dessas preocupações e instabilidades, no ano de 1917, foi criado o Serviço de Defesa do Algodão (lei estadual nº 464), um programa de auxílio financeiro estadual e, posteriormente, federal para investimentos e aplicação de tecnologias na cultura algodoeira. Esse serviço foi reorganizado em 1921 pelo decreto nº 1117. Nos anos de 1917 e 1918, foi criado e ampliado, respectivamente, o Serviço de Combate à Lagarta Rosada na Parahyba²⁵, sob a direção de Diógenes Caldas.

Em 1921, o inglês Arno Pearse, representante da ICF, novamente percorreu grande parte da zona algodoeira parahybana. Também anteviu excelentes resultados de sua cultura, caso fosse realizada racional e cuidadosamente. No ano de 1923²⁶ foi construído o Patronato Vidal de Negreiros – uma escola de trabalho agrícola - em Bananeiras; foram construídos os primeiros silos do Estado e fundados três Campos de Demonstração de Algodão²⁷, cada um na

²⁵ Esse serviço rendeu excelentes resultados na Parahyba quando, "da fantástica percentagem a que atingiram os estragos da *Gelechia* [lagarta rosada] (90%, em 1915, 1916 e 1917), baixaram de 1917, até hoje, a 20 e 15% sobre o total da produção algodoeira do Estado, merecendo esse resultado a classificação de notável no relatório em que o sr.Dr. William Wilson de Souza presta informações ao governo federal da marcha dos serviços de defesa do algodão em quase todo o Brasil" (Mensagem (...) 1922: 37-38).

²⁶ Em 1923, o Estado da Parahyba contava com sete usinas de beneficiamento de algodão em funcionamento e possuía, disseminadas por todo o estado, 560 bolandeiras (Mensagem (...) 1923: 29-30).

²⁷ Ainda a esse respeito Solon de Lucena acrescenta que: "Assim, fundou o meu governo três campos de cultura algodoeira nas três principais zonas em que, comumente, dividimos o Estado, - Mata, Cariri e Sertão destinados ao cultivo das variedades herbáceo, quebradinho e mocó, respectivamente (...) Além da fundação desses Campos, como incentivo ao trabalho fecundo das populações pobres do interior, fiz distribuir, de graça, sementes de algodão

zona própria, conforme a fibra mais cultivada. Também nesse ano, o inspetor Diógenes Caldas iniciou a fundação de Caixas Rurais, sendo a primeira, tipo *Raiffaisen*, a de Bananeiras.

Como dito anteriormente, a partir da administração de Camillo de Hollanda (1916-1920), foi concedida pela imprensa e pelas administrações estaduais uma atenção à cultura algodoeira jamais observada até então. O cuidado atribuído ao principal produto agrícola e industrial do Estado foi redobrado em virtude da possibilidade de enriquecimento, público e particular, que se deslumbrava diante da escassez mundial de matéria prima para a indústria têxtil. Apesar da intensa seca de 1919 e da propagação da lagarta rosada pelos algodoais do território parahybano, a exportação de algodão atingiu 12.351.839 quilos, em 1918; 8.227.276 quilos, no ano seguinte; e chegou a 15.541.398 quilos, em 1921. As safras desses anos imediatamente posteriores à instauração da guerra mundial atingiram altas cotações no mercado internacional e entusiasmaram o produtor e a administração pública local, que obtinha maior lucro com a saída do produto pela alfândega.

Contudo, o ainda freqüente desvio dos gêneros produzidos no Estado pelas barreiras – em especial o algodão –, em detrimento da praça da capital e da economia parahybana, continuava a ser uma preocupação da administração local, que assumia o caráter meramente paliativo das providências tomadas até então, ao mesmo tempo em que justificava as inúmeras dificuldades de solucioná-lo radicalmente, por razões já colocadas.

Diante desse fato, apelava-se à União, ao Estado, aos Municípios, aos produtores e às casas comercializadoras de algodão a compreensão e o auxílio na solução do problema que tanto defasava as arrecadações parahybanas. Para minorar tais prejuízos, investia-se na intensificação da cultura, na seleção de sementes, por variedade e zonas de cultivo, e na classificação comercial do produto a fim de, com essas medidas, conquistar novos mercados e concorrer com as requisitadas variedades do Egito e da América do Norte. Solon de Lucena assim ratificava, em 1922:

“O algodão continua a ser e será, por muitos annos, o principal elemento básico de nossa fortuna pública, a fonte principal da riqueza privada e o producto para o qual nos devemos voltar, com todo o senso commercial de que somos capazes [grifo nosso], para promover-lhe o desenvolvimento que nossas terras comportam e, por uma rigorosa classificação de typos, eleval-o no conceito dos consumidores americanos e europeus. É este, no actual momento de nossa vida

por cerca de 2500 lavradores desvalidos (...) esta medida concorre, principalmente, para animar os trabalhadores das caatingas e leva-los a fundar uma safra, que, pelas proporções dos terrenos plantados, promete exceder a todas alcançadas em annos anteriores” (Mensagem (...) 1923: 27).

econômica, o principal problema do mercado algodoeiro dos Estados do Nordeste" (Mensagem (...) 1922: 33).

Solon de Lucena afirmava ainda que era a falta desses cuidados especiais na produção, beneficiamento e comercialização do algodão parahybano que elevava os prejuízos "de 20 a 50%, entre o preço do algodão limpo seleccionado e o do sujo, colhido geralmente ao léo". Afirmava ainda que a cultura algodoeira na Parahyba do Norte ainda estava muito aquém de suas possibilidades produtoras e que se precisava desenvolver métodos e técnicas adequadas de plantio e colheita, haja vista outros estados do país, com produção recente e condições climáticas desfavoráveis já estarem ocupando espaço privilegiado entre os maiores produtores do país. Nesse momento o presidente se referia aos estados de São Paulo, Minas Gerais e Pernambuco, que vinham intensificando sua produção e começavam a representar concorrência ao produto parahybano (ver **QUADRO 08**, p. 49). Infelizmente, na maioria das culturas espalhadas por toda a extensão do estado, ainda era comum a falta de seleção de fibras e sementes; o descuido na colheita, que era feita sem método e técnicas apropriadas, e no descaroçamento que era realizado em máquinas de serras antigas e descuidadas; enfim, esses eram fatores que depreciavam o produto parahybano, já reconhecido como um dos melhores do mundo e o único que podia gerar concorrência ao algodão "egípcio e avantajar-se aos melhores americanos" (Mensagem (...) 1922: 33-34).

QUADRO 08: PARTICIPAÇÃO DE VÁRIOS PORTOS BRASILEIROS NA EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO EM PLUMA (EM TONELADAS – TOTAL DE CADA PERÍODO).

PORTOS	1910/1919			1920/1929		
	TONELADAS	%NE/ BR	%EST/ NE	TONELADAS	%NE/ BR	%EST/ NE
Recife	57925	42,1	50,1	52954	19,8	28,1
Parahyba	26646	19,4	23,0	56601	21,2	30,0
R. G. do Norte	16944	12,3	14,7	29194	10,9	15,5
Ceará	14086	10,2	12,2	49849	18,7	26,4
Nordeste	115601	84,1	100,0	188598	70,7	100,0
Santos	6087	4,4	---	53239	19,9	---
Outros	15735	11,4	---	25031	9,4	---
Brasil	137425	100,0	---	266861	100,0	---

Fonte: CLEMENTINO, Maria do Livramento M. Complexidade de uma urbanização periférica. São Paulo, 1999. Tese de Doutorado – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, p.52.

Atestando a preocupação do governador Solon de Lucena é importante ressaltar o avanço da exportação pelo porto de Santos, entre os dois intervalos de tempo citados no **QUADRO 08**, de onde provinha a maior parte da produção do sudeste do país. A ampliação da produção brasileira foi generalizada, de maneira que, entre os anos de 1920 e 1929, a exportação pelo porto de Santos já era bastante próxima da exportada pelo porto da Parahyba. Um outro aspecto que deve ser ressaltado é que, uma grande parcela da produção parahybana escoava

pelos portos vizinhos, principalmente o de Pernambuco, que tinha produção algodoeira de pequena significância.

Mesmo diante de tantos contratemplos, em 1923, passados 34 anos de governo republicano, a receita pública arrecadada no estado da Paraíba do Norte ascendeu de 512:468\$829 a 7.709:504\$039, como se pode observar no **QUADRO 09**, um aumento bastante significativo, apesar da natural defasagem sofrida pela moeda nacional.

Com base nos dados do quadro acima, pode-se afirmar que os efeitos da guerra trouxeram condições econômicas bastante favoráveis ao estado da Paraíba do Norte e a outros que também produziam o algodão, dentre outros produtos que o mercado externo carecia nesse momento de escassez. Apesar das secas e da pouca tecnologia aplicada na lavoura, as arrecadações atingiram cifras ainda não vistas até 1914, ou seja, anteriores à deflagração da guerra.

QUADRO 09*: ARRECADAS (EM CONTOS DE RÉIS) DO ESTADO DA PARAHYBA ENTRE OS ANOS DE 1891 E 1920, POR LUSTRO E COM PERCENTAGENS SOBRE O LUSTRO ANTERIOR.

ANOS	RECEITA ARRECADADA	PERCENTAGEM DAS RENDAS DE CADA LUSTRO SOBRE AS DO LUSTRO ANTERIOR
1891 a 1895	4.492:447\$532	
1896 a 1900	6.481:034\$762	Mais 46%
1901 a 1905	8.998:172\$496	Mais 38%
1906 a 1910	10.374:640\$957	Mais 16%
1911 a 1915	17.225:255\$661	Mais 66%
1916 a 1920	29.017:324\$808	Mais 59%

* No computo acima, não foi levado em conta os prejuízos, em vidas e bens, ocasionados pelas secas de 1898, 1904, 1915 e 1919, nem incluídos os anos de 1921 e 1922, assinalados, no Estado, pela maior intensificação das obras federais do Nordeste. Foram inscritos apenas valores realizados, dados positivos de rendas arrecadadas.

Fonte: MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, PELO DR. SOLON BARBOSA DE LUCENA, PRESIDENTE DO ESTADO. Paraíba do Norte: Imprensa Official, 1923: 23.

Levando em conta os altos valores de cotação do algodão no mercado externo, muitos produtores viram-se estimulados a aumentar a produção e, vários dos que se ocupavam com outra cultura, resolveram aderir ao plantio do algodão, fosse ele da variedade mocó, herbácea, arbórea, quebradinho, inteiro, verdão, ou de outras espécies que se adaptaram na região. Em cada zona do estado, aplicava-se a variedade que melhor se adaptasse às condições climáticas e de solo. Diante disso, fica fácil compreender o porquê das palavras do presidente do estado João Suassuna (1924-1928) - em entrevista à imprensa do Rio de Janeiro, em 1927 - quando afirmava que era “(...) o algodão a principal riqueza da Paraíba. Basta dizer-lhe que,

com a excepcional valorização desse produto, a receita do estado estimado o ano passado em 6.000:000,00 [réis], ascendeu a quase 15.000:000,00 [réis]. A ocupação de qualquer governo de minha terra há de ser a cultura da preciosa malvácea" (MAIA, 1978: 110).

As administrações estaduais, diante da boa produção do estado, ofereciam favores e isenções fiscais para atrair investimentos agrícolas e industriais ao estado da Paraíba do Norte. Nesse sentido, em 1918, Julio von Shösten fundou uma prensa hidráulica em Cabedelo; em 1920, Heronides de Holanda incorporou a Companhia Paraíbana de Prensagem e Beneficiamento, instalando uma prensa moderna na cidade de Campina Grande; em 1922, Brandão Cavalcanti fundou uma usina no município de Santa Luzia e Trajano Medeiros fundou uma outra em Sapé, esta última com beneficiamento, prensagem e fábrica de óleo de caroço de algodão. Na capital do estado, desde 1905, já funcionava a primeira prensa hidráulica paraíbana com indústria conexa de fabricação de óleo, de propriedade dos já citados Kröncke, de origem alemã (MARIZ, 1939: 57) (GALLIZA, 1993: 35).

Face ao exposto, observa-se que o algodão se firmou em toda a Paraíba do Norte como cultura dominante, em produção e arrecadação, durante a Primeira República. A necessidade de pouca chuva, a possibilidade de ser implantada em várias zonas do território estadual sem maiores aplicações e investimentos tecnológicos e a demanda relativamente pequena por mão-de-obra fez com que essa cultura se expandisse. Durante a colheita da safra, toda a família dos pequenos produtores se mobilizava na atividade, inclusive mulheres e crianças, trabalhando por vezes, em sistema de mutirão. As condições do mercado externo e o interesse de lucro também foram determinantes para a ampliação das zonas de cultivo, que se estenderam do litoral ao alto sertão.

Em 1923, em sua mensagem presidencial, Solon de Lucena anunciaava que a safra que se iniciava prometia ser vultosa e o algodão de boa qualidade, principalmente, pela diminuição dos estragos da lagarta rosada. O órgão financeiro internacional de publicidade, *The Manchester Guardian*, divulgava, em julho do mesmo ano de 1923 que a área destinada ao algodão, na Paraíba do Norte, duplicara ou triplicara de extensão e fazia-se notar as possibilidades extraordinárias do país, como produtor privilegiado da fibra, de que o mundo tanto carecia (Mensagem (...) 1923:28).

Resumidamente, pode-se concluir que, em 1915, o estado da Paraíba do Norte enfrentou um período de grande seca, comprometendo drasticamente a produtividade do seu algodão. O que havia em estoque, entretanto, foi exportado obtendo altas cotações no mercado internacional devido à enorme carência de matéria-prima ocasionada pela guerra. No ano seguinte, diante

dos extraordinários valores obtidos na comercialização da fibra, sua cultura ampliou-se por todo o estado. Todavia, conservaram-se as técnicas rudimentares tradicionais de plantio e colheita, o que conferia instabilidade à produção nordestina, vez por outra atingida por pragas e secas. Isso acarretou a ampliação da produção e do beneficiamento do algodão no centro-sul do país, o que mais tarde – fim da década de 1920 - levaria a uma grande defasagem da produção do estado da Parahyba do Norte.

Enquanto o mercado internacional carecia de fibras e de outros gêneros produzidos no estado, este pôde exportar e obter excelentes cotações, engordando sua receita, como observado em momento anterior. Mesmo diante da grande propagação da lagarta rosada entre 1915 e 1919 e da terrível seca enfrentada em 1919, a Parahyba do Norte conseguiu manter índices elevados de exportação de fardos de fibra de algodão, garantindo certa margem de estabilidade em suas arrecadações. De um modo geral, pôde-se observar um relevante incremento da economia algodoeira no estado entre os anos de 1915 e 1924.

Entretanto, o problema maior para o Estado era o fato de que os eventuais períodos de crise e instabilidade na produção minavam a credibilidade parahybana no fornecimento internacional, fazendo com que os mercados consumidores europeus procurassem fornecedores mais estáveis, ainda que a qualidade de sua fibra fosse inferior. Como dito acima, em fins da década de 1920, a produção do centro-sul elevou-se sobremaneira se equiparando à parahybana (ver **QUADRO 08**). Essa situação tornou-se ainda mais crítica na década de 1930, mesmo com a ampliação crescente da produção do estado.

Toda essa movimentação em torno da produção algodoeira na Parahyba do Norte, entre os anos de 1915 e 1924, gerou excedentes que foram promovendo o enriquecimento de alguns produtores e negociantes e a melhoria da qualidade de vida da população parahybana em geral. Isso acontecia, inclusive, na medida em que se melhorava o ambiente urbano de algumas cidades, inclusive a capital, e algumas de suas edificações eram dotadas de melhores condições higiênicas, estéticas, de conforto e lazer, benfeitorias que serão abordadas com maiores detalhes nos capítulos seguintes.

Capítulo II

O algodão e as vias de comunicação (1850-1924)



“Um estalo de chicote anunciaava, de longe, a aproximação das tropas de burros, e, logo depois, aparecia a madrinha do lote, tilitando os guizos, que pendiam dos arreios enfeitados. Montando o último animal, vinha o tropeiro, que descansava o chicote ao ombro para tirar o chapéu e falar qualquer coisa, depois ouvia-se o grito de alerta aos animais e os dois metros de couros cru trançado cortavam o ar, jogando a ponta da linha, que estalava como um tiro de manulicha nas quebradas da caatinga. Eram tropas que já desciam afogadas nos grandes fardos de algodão, mal imprensados, amarrados com embirras, deixando os gravetos dos caminhos flocados de lã, como se houvesse nevado” (JOFFILY, 1977: 13-14).

A inexistência de adequadas vias de acesso, que permitissem a ligação dos centros produtores com o porto da capital, contribuiu para o já mencionado desvio, pelas barreiras, dos produtos parahybanos, especialmente o algodão, cultura por excelência do estado durante toda a Primeira República. Os gêneros agrícolas e industriais produzidos na Parahyba do Norte, geralmente para exportação, eram transportados no lombo de animais de carga por longas distâncias até chegar às praças onde eram comercializados. A essa altura as cargas perdiam parte do peso ou mesmo da qualidade ao enfrentar intempéries e até trechos não desbravados do território. Quanto menores se pudessem fazer essas distâncias e obstáculos, até que se chegassem às casas exportadoras e, posteriormente, aos portos, mais vantajoso se tornava aos produtores e responsáveis pelas transações comerciais. Ainda se aliava à falta de vias de acessos propícias, a proximidade de entroncamentos das ferrovias dos estados vizinhos e a própria geografia parahybana, onde o planalto da Borborema era o maior obstáculo para o transporte dos produtos do interior para a região litorânea.

Para vencer essas dificuldades, foram várias as investidas de comerciantes e representantes do Estado da Parahyba do Norte - governadores, deputados e senadores - perante a União. Mas, o Estado ainda era um pequeno contribuinte quando comparado aos demais pares da federação, e isso lhe causava baixa representatividade junto ao governo central para negociar e lutar por melhores vias de comunicação visando interligar, com maior eficiência, as áreas produtoras aos portos da capital e de Cabedelo.

“a falta de communicações rápidas torna a vida do sertanejo muitíssima mais cara do que devera ser, as vezes absolutamente quase impossível. E essa mesma carência de communicações, junta á ausência completa de negociantes exportadores na capital ao mesmo

tempo que a pobreza e miséria do commercio interno da Prahyba, que não quer ou não pode vender a credito por prazos longos, que da motivo a que o sertanejo procure outros canaes por onde possa dar sahida a seus productos industriaes ou agrícolas, recorrendo destarte aos portos estranhos á província" (REVISTA DO IHGP, 1912: 166-167).

2.1 FERROVIAS

Na Parahyba, somente em agosto 1880, foram iniciados os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Conde d'Eu²⁸, ao passo que as primeiras estradas de ferro brasileiras foram construídas em São Paulo, entre os anos de 1868 e 1875, pelos grandes fazendeiros de café que, segundo LEMOS (2003: 114), eram, ao mesmo tempo, políticos, banqueiros, jornalistas, magistrados, profissionais liberais e, também industriais. No nordeste os fatos ocorreram de um modo diferente: as ferrovias foram construídas através de concessão federal à empresa de capitais ingleses Conde d'Eu, responsável pelo assentamento dos primeiros trilhos da região.

Há relatos de que, no ano de 1881, o trem²⁹ correu na Capital; em setembro e novembro de 1883, chegou aos municípios de Mulungu e Pilar, respectivamente. Como se pode observar no **MAPA 01** (p. 31), esses municípios se destacaram na cultura de algodão e, certamente, esses ramais foram inicialmente traçados para que se efetuasse o transporte dessa produção à praça da capital. Em julho de 1884, os trilhos da ferrovia Conde d'Eu chegaram à Independência (atual Guarabira) e em 1889, ao município de Cabedelo (ver **MAPA 02**, p.56). A cotonicultura, sendo o foco agrícola do estado, tornou-se o elemento propulsor da abertura dessas ferrovias e, esta última ligação, tinha como principal finalidade facilitar o escoamento da produção pelo atracadouro de Cabedelo, visto que estava situado mais próximo do oceano e comportava navios de maior calado.

Apesar do caráter alavancador que o algodão exerceu sobre esses melhoramentos realizados na interligação das zonas produtoras com as casas de beneficiamento e comercialização do estado da Parahyba, essas estradas foram, em sua maioria, construídas com recursos federais, como auxílio à população atingida, sendo parte do Projeto das Obras Contra as Secas. Em um número reduzido, geralmente em estradas próximas à capital, foram aplicados recursos do tesouro estadual, provenientes de arrecadações e impostos diversos, como os

²⁸ Esta empresa inglesa obteve concessão da União para instalação dos primeiros trilhos no Nordeste do Brasil.

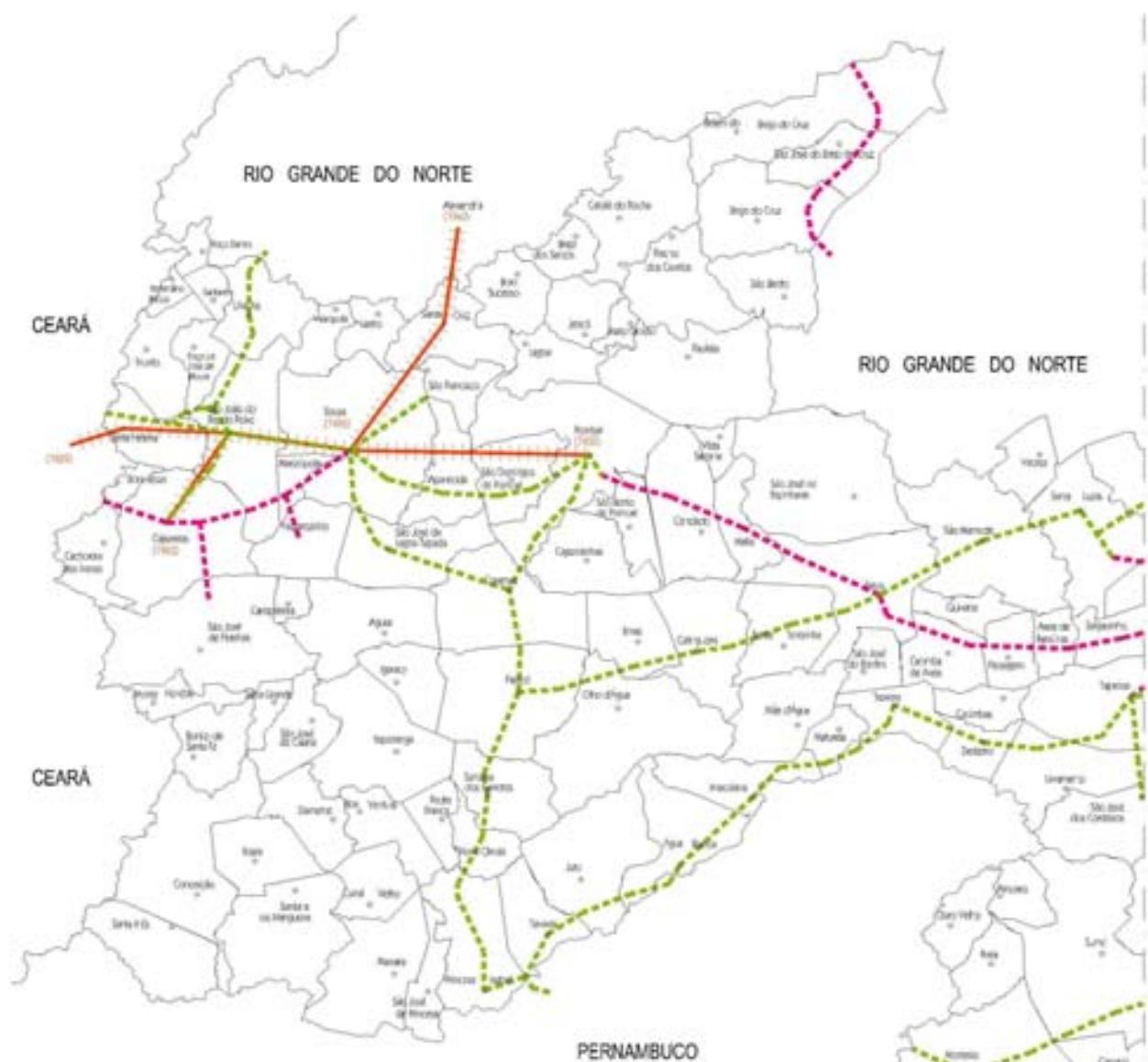
²⁹ Esse símbolo moderno tornou-se um veículo de propagação rápida da imprensa e de outros tantos meios de comunicação, provocando um profundo impacto na vida cotidiana que alcançava. "A rigor, pode-se falar que o trem de ferro, ao chegar em determinada comunidade, se faz presente nos vários âmbitos da vida. Da prática da medicina à prostituição, do roubo aos jogos de azar, das novidades da moda à propagação de novos ideais" (ARANHA, 2003: 102).

aplicados sobre exportações, importações, décima urbana, indústria e profissão etc. A maior parcela da receita do estado destinava-se ao pagamento do funcionalismo público, à instrução pública, às obras realizadas na capital, dentre outras destinações.

Em 1901, a ferrovia já havia chegado a Alagoa Grande e Itabaiana, sendo esta última ligada através do ramal de Pilar. No mesmo ano, a companhia *Great Western* interligou Timbaúba, em Pernambuco, ao município de Itabaiana, reforçando a dependência econômica com aquele estado no momento em que o sul do Agreste Paraibano foi ligado diretamente à praça do Recife. Dois anos mais tarde, em 1904, foi a vez da parte norte do Agreste, ligando-se ao Rio Grande do Norte através da conexão estabelecida entre Guarabira e Nova Cruz. A situação dos portos da Parahyba permanecia bastante precária e não atraía empresas responsáveis por grandes movimentos marítimos, contribuindo para que conexões férreas daquele tipo fossem estabelecidas, sempre em detrimento das finanças do estado.

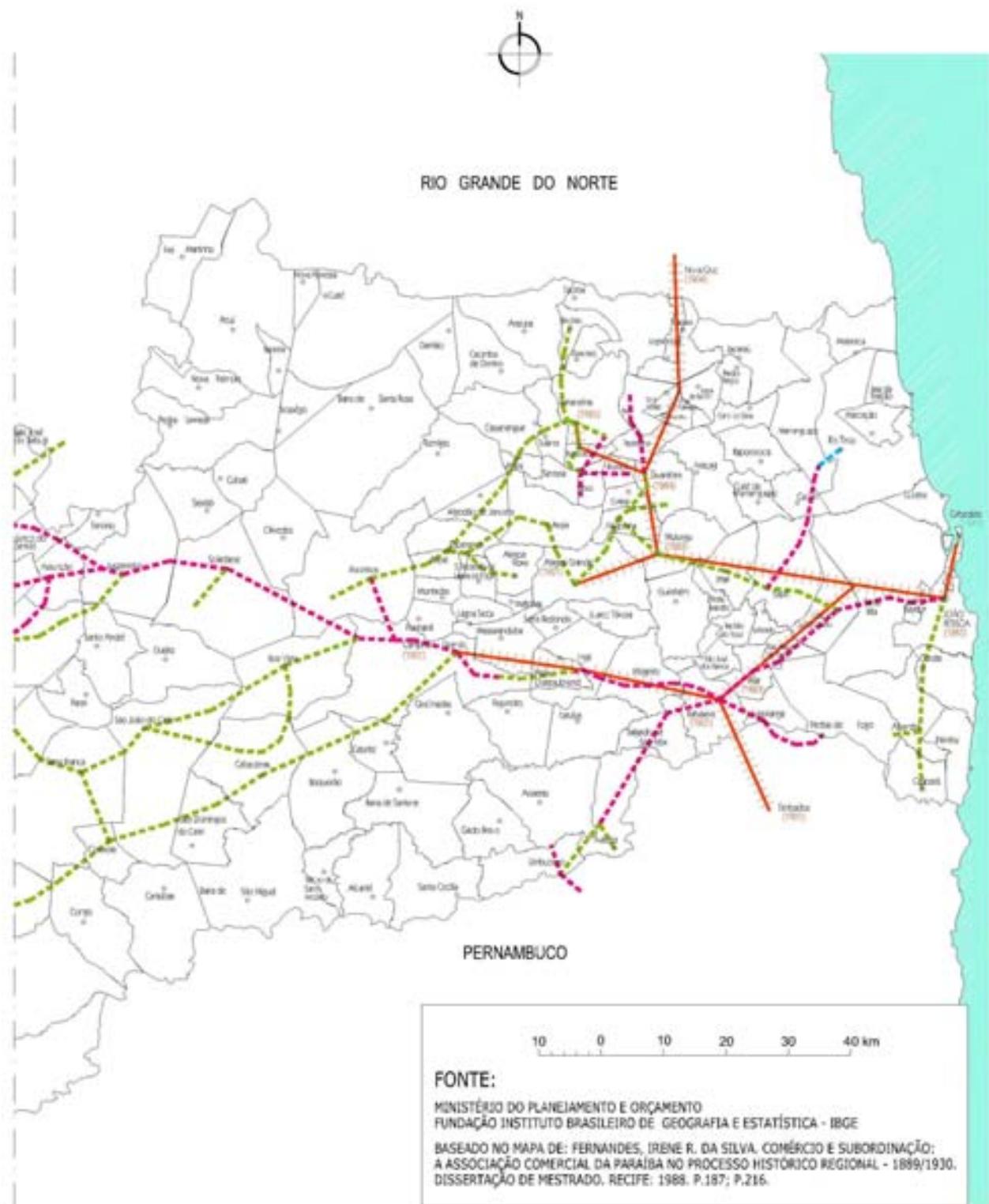
Em janeiro de 1902, a estrada de ferro Conde d'Eu foi resgatada pela União e arrendada à companhia *Great Western*. Essa companhia, que também era organizada com capitais ingleses, contrariou antigos interesses de grupos políticos e comerciantes da capital, no tocante à execução da Estrada de Ferro Central da Parahyba³⁰, quando começou a expandir seus trilhos sobre as áreas fronteiriças, gerando protestos que algumas vezes culminaram com atos de violência. Os políticos e comerciantes da capital estavam interessados em canalizar a produção de gêneros do interior do estado, em benefício da arrecadação desta cidade através da exportação pelos seus portos do Varadouro e de Cabedelo, o que comumente não acontecia. A tentativa de conexão dos pontos mais remotos do território parahybano, através da Estrada de Ferro Central, foi por várias vezes frustrada em prejuízo do escoamento da produção algodoeira, e de outros gêneros, pela capital, comprometendo seu comércio e, consequentemente, seu progresso e desenvolvimento material. (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1907: 49) (GALLIZA, 1993: 110-112) (MELLO, 2002: 159).

³⁰ Grande projeto ferroviário que pretendia ligar à Capital os centros de produção algodoeira de 'além-Borborema'. Seus trilhos teriam início em Cabedelo, no Litoral, atravessariam a zona do Brejo e chegariam à cidade de Cajazeiras, o extremo oeste do estado, ligando assim, o Litoral ao Sertão. Imbuía-se de grandes expectativas, do ponto de vista sócio-econômico, pois convergiria a produção à Capital, ampliando seu comércio e seu movimento portuário e evitando a migração dos flagelados da seca, na medida em que o Brejo serviria de apoio a população atingida por tal calamidade cíclica. Os planos de expansão da Estrada de Ferro Central da Parahyba foram frustrados, primeiramente devido à morosidade dos trabalhos e, também, por conta da interrupção das obras, depois de 1922, durante a administração de Arthur Bernardes. (GALLIZA, 1993: 112-113).



LEGENDA:

- ESTRADA DE RODAGEM CONSTRUÍDA
- ESTRADA DE RODAGEM EM CONSTRUÇÃO
- ESTRADA CARROÇÁVEL CONSTRUÍDA
- LINHA FERROVIÁRIA



MAPA 02: FERROVIAS E RODOVIAS DA PARAHYBA DO NORTE (DÉCADA DE 1920)
 EDITADO POR KALINE ABRANTES GUEDES (2006)

No ano de 1907, devido à influência política do prefeito Cristiano Lauritzen junto às autoridades federais, Campina Grande³¹ estabeleceu ligação ferroviária, através de Itabaiana, com a Capital e, também, com Pernambuco, pois, como se pode observar ainda no **MAPA 02**, Itabaiana já estava ligada à praça do Recife desde 1901.

Para Diana GALLIZA (1993: 112), a ferrovia trouxe modificações radicais ao município de Campina Grande, convertendo-o em ‘porta do Sertão’ e consolidando-o como empório revendedor de algodão. Esse fator trouxe, no entanto, prejuízos à praça da Capital e aos portos do estado, visto que a maioria das transações comerciais campinenses foi estabelecida com a praça de Pernambuco. MELLO (2002: 160-161) afirma, inclusive, que Campina se tornou uma cidade ‘pernambucaníssima’ e que os benefícios das estradas de ferro, na Parahyba, tornaram-se mais sociais que econômicos. O autor afirma isso porque, conjugado com as obras contra as secas, o trem contribuiu para o urbanismo e a modernização de costumes de várias comunidades. Dentre essas, destacam-se cidades como Campina Grande, Itabaiana, Bananeiras e Alagoa Grande.

Todavia, a cidade da Parahyba foi pioneira na instalação e utilização da ferrovia no estado. Teve, desse modo, retomado o comércio na cidade baixa e a navegação de cabotagem ao longo do rio Sanhauá. José Octávio MELLO (2002: 161) relata que essa foi uma época em que a capital regulava sua vida pelo “telégrafo e hasteamento de bandeiras, anunciando a chegada de embarcações ao Cais do Varadouro. Coronéis desembarcavam na estação ferroviária com seus guarda-pós para se hospedarem no Hotel Globo e falarem diretamente com o presidente do estado”.

Em 1923, no entanto, novamente as finanças do estado foram prejudicadas, desta vez com a ferrovia que alcançou o extremo ocidental do estado, no esquema das obras contra as secas e por intermédio da Rede Viação Cearense, chegando ao município de Antenor Navarro. Seguindo a mesma ramificação, em 1926 os trilhos chegaram à cidade de Souza e, em 1932, à Pombal. O traçado dessas linhas férreas³² revelou-se, outra vez, economicamente desfavorável à Parahyba.

³¹ Ainda sobre essa ligação ferroviária relata o então governador do estado que: “mais uns oitenta kilómetros, mais ou menos, de estrada de ferro vieram melhorar os meios de comunicação desta capital com o mais importante empório comercial do interior do estado, que é a cidade de Campina Grande (...) Agora as nossas aspirações são pelo prolongamento da linha para o alto sertão, passando pela villa de Taperoá e com destino à florescente cidade de Patos. Se pudermos realizar tão ingente empresa que, aliás, está nas raias do possível, attendendo-se ao plano concebido no programma do Governo Federal, de executar as estradas de penetração, teremos avançado muito na conquista dos meios civilizadores de que precisamos para a solidificação do progresso moral e material do nosso torrão natal” (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1907: 258).

³² “Enquanto Guarabira e Bananeiras passaram a gravitar na órbita de Natal, a região de Souza e Catolé tornava-se tributária do Rio Grande do Norte, a partir de onde a Rede de Viação Mossoroense posteriormente alcançaria

Observando o **MAPA 02** (p.56) vê-se, claramente, que os trilhos da ferrovia *Great Western* só se estenderam até Campina Grande, servindo apenas uma terça parte do território parahybano. O Brejo foi beneficiado com os ramais de Bananeiras e Alagoa Grande. Entretanto, o Sertão de ‘além-Borborema’, não contemplado com os trilhos, tornou-se marginalizado e esse fator propiciava a evasão do algodão, e demais produtos do estado, para os estados vizinhos, em geral melhor servidos por um sistema mais longo de linhas ferroviárias (GALLIZA, 1993: 113). Essa evasão por barreiras era tema corriqueiro nos discursos pronunciados por Epitácio Pessoa, em defesa da economia parahybana:

“A nossa exportação e a nossa importação têm passagem obrigatória pelo porto do Recife. Nas estradas de ferro que unem o interior da Paraíba à Capital pernambucana encontra esse estado de coisas as maiores facilidades. Ora, para nos libertarmos dessa tutela, a primeira condição é evidentemente termos a nossa Capital ligada por navegação direta aos outros pontos do país e do estrangeiro, de modo que as mercadorias que exportamos ou recebemos não estejam sujeitas a ônus superiores aos das que saem pelo porto do Recife” (PESSOA *apud* LEWIN, 1993: 82).

Analizando as mensagens e os discursos proferidos pelos administradores estaduais e por outros representantes da Parahyba junto à União, nesses primeiros anos de República, percebe-se facilmente a intenção do governo local de permitir um melhor escoamento de seus gêneros agrícolas e industriais pelos portos do estado. Todavia, observa-se que, por razões de interesse de outros estados sobre nossas riquezas e, certamente, por estarem mais bem representados junto ao governo federal, os traçados da rede ferroviária estabelecidos sobre o território parahybano ora beneficiavam, ora desmantelavam o esquema de suas arrecadações, prejudicando sensivelmente suas receitas.

Pôde-se observar ainda que a economia algodoeira foi determinante no traçado de boa parcela dessas linhas ferroviárias ainda que, por algumas vezes, em detrimento das arrecadações parahybanas. Estas linhas se estabeleceram, principalmente, nas proximidades das grandes regiões produtoras de algodão do estado – agreste e sertão - a fim de canalizar a produção para exportação pelos portos da região. Os recursos utilizados no custeio dessas grandes obras de infraestrutura que se espalharam pelo Nordeste foram, em sua maioria, de origem federal. De algum modo, esse auxílio da União permitiu que os recursos arrecadados pelos cofres estaduais fossem aplicados em melhorias urbanas estabelecidas, sobretudo, na capital, como se observará nos capítulos seguintes.

Souza. No alto Sertão, o eixo Cajazeiras-Antenor vinculava-se a Fortaleza, no Ceará. A economia paraibana tornou-se seccionada, o que permaneceria por bastante tempo. A decantada integração ferroviária só se concretizaria em 1958, quando a Rede Ferroviária do Nordeste completou a ligação Campina-Patos. Por essa época, o trem já não significava muito, visto como tinha início a febre das rodovias” (MELLO, 2002: 160).

Somente a partir da década de 1920 começaram a ser construídas as primeiras rodovias de ligação interestadual da Parahyba complementando os trechos do território ainda não ligados pela ferrovia (ver **MAPA 02**, p.56), como se observará adiante. Para isso, contou-se com o empenho do Presidente Epitácio Pessoa (1919-1922), através do Projeto de Combate às Secas. Essas estradas de rodagem na Parahyba, como em outros inúmeros estados do Nordeste, foram o resultado de um grande projeto adotado e desenvolvido por algumas administrações federais, em parceria com as administrações estaduais. Na Parahyba, especificamente, importava que essas estradas adentrassem suas zonas, interligando-as para o escoamento de seus principais gêneros produzidos. Em muitas dessas zonas, o algodão já havia se instalado, nas suas diversas variedades, e figurava como principal produto, dada a demanda dos mercados interno e externo e a sua fácil adaptação ao clima e solo locais.

2.2 RODOVIAS

“Onde não chegar o wagão, que chegue o automóvel” (Mensagem (...) 1915: 18).

Diante das conseqüências das estiagens cíclicas que assolavam o Estado, o vice-presidente do Estado, Antônio Pessoa, já afirmava que este precisava de uma melhor organização econômica e, para isso, o primeiro passo a ser dado centrava-se na resolução dos problemas enfrentados pela viação parahybana. A facilidade e a rapidez dos transportes promoviam uma melhor circulação de riquezas, o que diretamente incentivava o aumento da produção e também do consumo. “Augmentando a sua mobilidade, aproximando os centros productores e os consumidores, determinam o escoamento rápido da super-produção nos annos bons e permitem o fácil suprimento ás necessidades locaes nos annos maus” (Mensagem (...) 1915: 17).

Em 1915 ainda se lamentava o descuido com as vias de comunicação estadual. A viação férrea pouco havia se distanciado do litoral adentrando o interior e suas zonas produtoras; contava-se apenas com as “velhas estradas coloniaes, abertas ao acaso, sem orientação científica e sem cuidados technicos” (Mensagem (...) 1915: 18). Ao contrário dessa realidade ainda enfrentada na Parahyba do Norte, a imprensa nacional e local divulgava aos quatro cantos as notícias do progresso e das conquistas do automobilismo e das estradas de rodagem, que agora disputavam lugar junto às ferrovias.

Principalmente na década de 1920 – como parte do projeto de combate às secas, levado a cabo pelo presidente Epitácio Pessoa³³, que assumira o governo no ano anterior – as estradas de rodagem complementaram as ferrovias, fazendo a ligação entre o Sertão e o Litoral. Segundo GALLIZA (1993: 116), “o influxo de divisas externas permitiu-lhe levantar empréstimos em bancos estrangeiros, para investir em obras públicas no Nordeste, como rodovias, construção de açudes e reaparelhamento de portos”. O projeto de obras contra as secas deixou um enorme saldo positivo para a economia parahybana, pois, até o ano de 1919, em dois terços do estado, “de Campina para cima, todo o transporte, de gente e de mercadorias, era feito em lombo de burro. Quando se comemorou o centenário da Independência, já se percorria de automóvel o Estado inteiro, havendo estradas, boas e más para todas as cidades e vilas, mesmo as mais remotas” (TRIGUEIRO, 1982: 68). De semelhante modo, também falava o presidente Solon de Lucena, em 1921, que:

“(...) as estradas de rodagem, ora existentes em todo o estado, dando acesso às regiões mais longínquas do interior, permitem que os fazendeiros e agricultores façam o transporte dos seus produtos por meio de caminhões. Precisamos produzir regularmente para conquistar mercados e conquistar mercados para assegurar a prompta venda de nossos produtos. Para resistir a concorrência de outros povos, faz-se mister melhorarmos as condições de preparação e embalagem de nossas mercadorias” (Mensagem (...) 1921: 45-46).

Ainda durante a administração de Camillo de Holland (1916-1920) e, sob a direção técnica do engenheiro Ávila Lins, foi construído o trecho da estrada de rodagem entre Campina Grande e o município de Soledade (MARIZ, 1939: 67). Em 1921, festejava-se o prolongamento dessa mesma estrada central, que tinha por meta alcançar o município de Cajazeiras, no extremo ocidental do alto sertão parahybano (ver MAPA 02, p.56). Em sua mensagem presidencial para o ano de 1921, Solon de Lucena afirmava que essa importante ligação rodoviária estava na iminência de ser concluída, estando boa parte já aberta ao tráfego de automóveis e caminhões. Dessa linha-tronco, partiam diversos outros ramais, em geral, de estradas carroçáveis, para municípios como Cabaceiras, Alagoa do Monteiro e Santa Luzia. Além dessas estradas, e de acordo com o próprio Solon, outras se encontravam em construção “nas caatingas e

³³ Em 1915, também sob a influência de Epitácio Pessoa, então senador da República, a Parahyba do Norte obteve um crédito extraordinário de 800:000\$000 para serviços como construção de estradas de ferro e rodagem, de açudes etc. Esse auxílio federal tinha caráter assistencial por ocasião de mais um grande período de estio que assolou o estado nesse ano, prejudicando a safra do algodão e deixando sem trabalho grande parte dos agricultores do estado. Nos anos subseqüentes, 1917 e 1918, os créditos foram no valor de 240 e 400 contos, respectivamente. Quando Epitácio Pessoa assumiu a presidência da República, entre os anos de 1918 e 1922, toda a região Nordeste foi beneficiada, especialmente a Parahyba. O projeto de combate às secas foi intensificado e inúmeras obras foram empreendidas, envolvendo rodovias, ferrovias, açudes, pontes, quartéis, abastecimento d’água, eletrificação, “comunicações postais e telegráficas, edifícios públicos, hospitais, escolas, patronatos, estações experimentais e de remonta, drenagem de rios, campos de aviação etc” (MELLO, 2002: 164). A maioria dessas obras foi implementada nas regiões mais castigadas pela estiagem e utilizou a mão-de-obra dos pequenos produtores na condição de assalariados.

curimataús” parahybanos, permitindo o intercâmbio comercial dessas regiões com a capital e o sertão do Estado (Mensagem (...) 1921: 48-49).

As estradas de rodagem, assim como as outras diversas obras custeadas pelo governo federal, como parte do Projeto de Combate às Secas da IFOCS, viabilizaram emprego e renda aos trabalhadores agrícolas vitimados pela seca, ampliaram as condições de assistência e de comércio nas cidades atingidas e, especialmente, facilitaram o intercâmbio e a comercialização da produção agrícola e industrial dos estados nordestinos. Essa destinação orçamentária anual liberada pelo governo federal, especialmente durante a administração do parahyba Epitácio Pessoa (1919-1922), para a efetivação das obras de infra-estrutura pelo Nordeste e, principalmente, pela Parahyba do Norte, proporcionou a alocação dos recursos estaduais em outras obras, inclusive nas empreendidas na modernização da capital.

Ao lado desses melhoramentos que aproximavam o litoral do sertão e, consequentemente, aproximavam as regiões produtoras das consumidoras e das portas para o escoamento da produção apareceram novos personagens até então estranhos à população sertaneja, como: engenheiros, técnicos, motoristas, médicos, trabalhadores especializados; equipamentos e instrumentos como máquinas, automóveis, caminhões, locomotivas; e serviços como o cinema, os restaurantes, as bibliotecas, o telégrafo e a eletricidade. Todas essas novidades deram um novo ritmo às cidades por elas alcançadas e proporcionaram a formação de outras cidades em entroncamentos de rodovias e nas proximidades de açudes e barragens, como foi o caso de Boqueirão, Coremas, Souza, Sumé, Condado e Malta. Além disso, contribuíram para a construção do desejo por progresso, modernidade e urbanização, ainda limitados aos maiores e mais populosos centros.

Ainda segundo GALLIZA (1993: 116-117), os transportes rodoviários passaram a competir com a Companhia *Great Western* ao ponto desta ter de baixar suas tarifas. Acrescenta ainda que “o caminhão apresentava inúmeras vantagens sobre os trens, porque, além de serem mais cômodos e mais baratos, estavam livres de muitos tributos que pesavam sobre o transporte ferroviário, como impostos federais e estaduais, taxas de carga e descarga e *ad valorem*”. Além disso, não contavam com despesas complementares de transporte para a estação exportadora e desta aos armazéns do destinatário.



FIGURA 13: Imagem do Atracadouro do Sanhauá, também conhecido como Porto do Capim, em 1920. FONTE: RODRIGUEZ, 1972.

Enfim, durante a administração federal de Epitácio Pessoa (1919-1922), o Estado da Paraíba do Norte obteve a construção de cerca de mil quilômetros de estradas de rodagem, vários açudes, entre outras tantas obras realizadas sob sua iniciativa, todas representando um grande benefício ao comércio da praça paraíbana e do interior. Todo esse investimento do governo federal em obras no interior do Nordeste permitiu que boa parcela da receita estadual arrecadada, especialmente com o algodão, fosse destinada ao remodelamento e embelezamento da cidade da Paraíba atraindo investimentos externos e uma melhor qualidade de vida à sua população.

No momento em que se encontrava dotada de viação interna, o estado da Paraíba do Norte mostrava-se apto para convergir sua produção à Capital e desta aos mercados internacionais. Entretanto, um outro problema impossibilitava esse último fluxo: a infra-estrutura portuária ainda era precária para atender aos interesses econômicos locais, para libertar o estado de sua dependência secular para com Pernambuco e para realizar operações comerciais diretas com o exterior (GALLIZA, 1993: 116-117).

2.3 PORTOS

A péssima condição portuária paraíbana perdurou por longos anos, período em que apenas comentários, promessas e projetos eram feitos visando solucionar as deficiências estruturais e de dependência. Durante os primeiros vinte e cinco anos de República, somente no ano da Proclamação o Estado da Paraíba assume o controle sobre sua alfândega, a qual, até então, se encontrava subordinada ao porto pernambucano. Este, por oferecer melhores oportunidades de negócio, carga de retorno etc, atraía os exportadores que, por lá, faziam escoar grande parte da produção paraíbana.

Em 1888, antes mesmo da Proclamação da República, o cais do Varadouro era ridicularizado, quando classificado como um ‘pequeno parapeito arruinado e dentro em pouco caindo aos pedaços’ (RETUMBA *apud* MARIZ, 1939: 204). Tal ancoradouro localizado no Sanhauá, um dos tributários do rio Paraíba, sofria com constantes assoreamentos e consequente formação de bancos de areia em seu percurso até o mar, impedindo que navios de maior calado nele chegassem. “Todavia, dezoito quilômetros rio abaixo, a povoação peninsular de Cabedelo apresentava-se como uma localidade dotada de uma característica potencialmente geradora de rivalidade” (LEWIN, 1993: 48). Possuía um ancoradouro marítimo natural, localizado onde o rio Paraíba se encontrava com o mar, e não sofria com os problemas comuns ao rio Sanhauá.

Destarte, o ancoradouro de Cabedelo apresentava-se como excelente alternativa para solução das dificuldades portuárias do estado, não fosse o fato de que todas as mercadorias tivessem de ser transportadas por ferrovia entre o porto de Cabedelo e a alfândega instalada no Varadouro, distância que aumentava os custos do frete para os comerciantes da capital.

Houve um estremecimento do comércio e dos proprietários de prédios da cidade quando, em 1882, foram realizados estudos para a construção do trecho de ferrovia entre a Capital e Cabedelo. Havia entre essa população o receio de que o governo tencionasse transferir para aquela localidade o centro comercial e administrativo do estado da Paraíba do Norte. Por esse motivo, os negociantes da cidade insistiam na “dragagem do canal rio acima para torná-lo praticável até a bacia do Sanhauá” (MARIZ, 1939: 204) (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAÍBA PARA O ANNO DE 1907: 121).

Atendendo apelos dos comerciantes da capital, Epitácio Pessoa - enquanto ainda era senador, em 1912 – lutou para que se concretizasse a desobstrução do rio Sanhauá, restaurando o acesso direto da capital com o mar, na intenção de com isso melhorar a situação econômica de seu estado natal (LEWIN, 1993: 83). Conseguiu fazer com que recursos federais fossem alocados para tal obra, que se estendeu de 1912 até meados da presidência de Epitácio Pessoa, por volta de 1921. Todavia, essa obra mostrou-se inviável, após terem sido gastos cerca de quatorze mil contos. Observou-se que, em um curto espaço de tempo, novamente o canal se obstruía tornando impraticável a navegação (MARIZ, 1939: 208).

O desejo latente dos governadores e da população da cidade da Paraíba em geral, por um porto de águas profundas, para o escoamento de seus produtos e também para que se estabelecessem mais e melhores relações comerciais com outros povos era visível em mensagens, relatórios e periódicos locais, onde se afirmava, por exemplo, que: “quando o Estado tiver um porto sufficientemente apparelhado (...), a pujança de sua acção financeira, como resultado do desdobramento dos valores econômicos, latentes no solo e florescentes nas indústrias, estará plenamente afirmada” (Mensagem (...) 1918: 07).

Diante das frustrações com a dragagem do Sanhauá, Epitácio Pessoa enfim deu ouvidos às recomendações dos engenheiros federais responsáveis pela obra que já haviam concluído que o custo da dragagem era proibitivo. Partiu-se então para implementação do plano alternativo de converter o ancoradouro de Cabedelo num grande porto de águas profundas. Desse modo, entre os anos de 1920 e 1923, Cabedelo transformou-se numa prioridade importante nos gastos do IFOCS.

"Porém, quando o presidente Arthur Bernardes retirou o apoio orçamentário, em 1923, a construção prosseguiu de maneira muito esporádica. As perdas dos recursos federais foram compensadas com recursos estaduais provenientes do maior volume de exportação de algodão verificado a partir de 1920, mas esses recursos só puderam ser alocados em 1923-1925 e novamente em 1928-1929 [grifo nosso]. Severas inundações em 1925-1926 e uma seca limitada em 1927, juntamente com a queda dos preços do algodão, reduziram os rendimentos a menos da metade dos níveis alcançados no período 1920-1925" (LEWIN, 1993: 83).

Quando da suspensão desse auxílio, durante o exercício de Arthur Bernardes, percebe-se claramente, nas palavras de Solon de Lucena, a importância que essa verba federal exercia sobre as finanças estaduais: "foi uma desventura que o actual governo da Republica se visse forçado a suspender a maioria dessas construções" (Mensagem (...) 1923: 42-43). Ainda acerca dessa suspensão, MARIZ (1939: 54-55) coloca que, no ano de 1922, "por desígnio que merece um anátema", ocorreu a suspensão das obras contra as secas, o que, por sua vez, acarretou o cancelamento dos contratos com os americanos, o abandono das casas de força elétrica, que se cobriram de pó, a interrupção das barragens, dos estudos, das fundições ciclópicas, dos cortes e aterros da estrada de ferro, enfim, todas as esperanças e investimentos alocados foram suspensos e a Parahyba teve "de marchar sem ajuda tão preciosa".

Desde então, o Estado da Parahyba do Norte teve de caminhar 'com as próprias pernas' contando com o auxílio federal apenas em períodos de calamidade por ocorrência das estiagens cíclicas que assolavam a região. Muitos autores parahybanos exultam os benefícios trazidos à região pelo IFOCS e, certamente, foram inúmeros os empreendimentos espalhados pelo Nordeste e em escala jamais vista até então. No entanto, segundo MELLO (2002: 164), as obras contra as secas não alcançaram sua principal finalidade que seria prover certa sustentabilidade à região em períodos de grande seca, permitindo que o sertanejo coexistisse com a estiagem através da implantação de estradas de rodagem, açudes, eletricidade etc. Ao contrário, ainda nos dias atuais, a cada período de estio, "as lideranças se levantam pleiteando mais verbas para serviços de emergência".

Quando se tornou novamente senador, de 1924 a 1930, Epitácio Pessoa conseguiu algumas dotações federais, ainda que de proporções relativamente modestas, para a dragagem do ancoradouro de Cabedelo e para a construção de uma estrada de rodagem ligando-o à capital. Há relatos de que, em 1930, as docas de Cabedelo ainda estavam em construção e os comerciantes da capital ainda defendiam veementemente a construção de um porto no Varadouro e o monopólio sobre a alfândega parahybana, mesmo depois de Cabedelo ter começado a receber maior atenção orçamentária. "Enquanto a alfândega permaneceu em Varadouro, com a carga precisando ser transportada para Cabedelo, os altos custos de

exportação de mercadorias da Paraíba tornaram o porto de Recife uma destinação final mais econômica para os exportadores de algodão do interior" (LEWIN, 1993: 83).

O porto de Cabedelo foi inaugurado apenas na década de 1930 – a investigação e relato de sua história, nesse trabalho, se encerra por aqui por não ser essencial, para essa pesquisa, o aprofundamento desse tema - apesar do algodão estar-lhe diretamente relacionado, pois para concretização dessa grande obra, foram utilizados recursos do produto da Taxa Ouro, arrecadados pela alfândega estadual, entre 1924 e 1933 (MARIZ, 1939: 209). Esse empreendimento apenas teve início no governo de Antenor Navarro (1930-1932) e sua conclusão aconteceria no governo de Argemiro de Figueiredo (1935-1937).

Nessa importante obra, que certamente trouxe inúmeros benefícios ao Estado da Paraíba, os impostos alfandegários cobrados sobre a exportação da fibra e do caroço do algodão parahybano foram, diretamente, os maiores financiadores, pois como já dito e ilustrado, o algodão ocupou, entre as lavouras cultivadas em toda a Primeira República, o primeiro lugar em produção e exportação do estado, sendo o motivo maior de sua riqueza pública e particular. Além do empenho e auxílio financeiro do governo federal - após a frustração com o problemático ancoradouro do Varadouro -, foram utilizados recursos da Taxa Ouro advindos, em sua grande maioria, da produção do algodão, que se tornou conhecido também por 'ouro branco', dada a sua importância na economia estadual.

Capítulo III

A sociedade parahybana e a modernidade (1850-1924)



3.1 EM BUSCA DA MODERNIDADE (1850-1914)

Com o redimensionamento da cultura algodoeira no Nordeste, ocorrido a partir da segunda metade do século XIX, aconteceu um considerável crescimento econômico e uma expansão significativa da população das cidades nordestinas envolvidas nesse processo, inclusive a Parahyba. A partir da década de 1870, repercutia por todo país uma política de modernização que, com o estímulo do capital inglês, começou a implantar, na região Nordeste, obras de infraestrutura como a iluminação pública, as estradas de ferro e o aparelhamento dos portos, além das primeiras fábricas de algodão. Ampliava-se consequentemente a necessidade de mão-de-obra nessas empreitadas e no cultivo e beneficiamento do algodão. As principais cidades nordestinas contemplavam essas inovações e cresciam como centros comerciais e culturais.

As oscilações na produção e na comercialização do algodão, juntamente com outros fatores – como migrações, secas, epidemias –, produziram efeitos imediatos na densidade populacional e no espaço edificado da capital do estado. Por exemplo, em 1872, a cidade registrava uma população de cerca de 24.714 habitantes. Já em 1890, essa população baixou para 18.645 habitantes, voltando a crescer na virada do século e atingindo 28.793 habitantes (MELLO, 1990: 92). As necessidades da população também se ampliavam fazendo com que a iniciativa pública agisse na realização de obras de caráter urbano e público. Pôde-se perceber, especialmente a partir da década de 1910, nas edificações, nos principais logradouros e na própria sociedade, um certo refinamento estético seguindo geralmente os moldes europeus, que em alguns momentos se mesclavam às características locais, para atender aos anseios da classe ascendente. Pavimentação de ruas, melhorias no sistema de abastecimento de água e questões de higiene e salubridade são exemplos dessas novas necessidades que vão, aos poucos, alterando a paisagem urbana, o que se observará mais adiante.

Até então, ou seja, nos primeiros vinte anos de República, tanto a cidade da Parahyba como a sua sociedade retratavam, através de seus costumes, sua aparência e estrutura, realidades da velha Colônia e do Império. Apesar da capital ter sofrido algumas alterações em sua estrutura

física, durante o século XIX, a maior parte de suas ruas ainda não eram calçadas, ao contrário, eram sujas e sem qualquer revestimento ou tratamento, o que as tornava ora empoeiradas ora enlameadas e esburacadas, nos períodos de estiagem e de inverno, respectivamente.

Contudo, com a ampliação demográfica³⁴ da cidade e do estado, a difusão dos ideais de modernidade e progresso e, principalmente, o grande crescimento das atividades comerciais e agrícolas, respirava-se a esperança de dias melhores e mais prósperos para a Parahyba do Norte. A aspiração dos administradores e da população em geral por uma realidade diferente da precedente e a possibilidade de sua concretização pautava-se, sobretudo, na prosperidade econômica que o Estado começou a apresentar a partir das primeiras décadas do século XX. O acúmulo de riquezas públicas e particulares centrava-se especialmente na economia algodoeira, pois essa começava a gerar dividendos e a sobressair como principal gênero cultivado no Estado e como maior responsável no total de suas receitas (ver **QUADRO 02**, p.30).

O crescente número de matérias publicadas em revistas, jornais e almaniques demonstravam que o Estado e, principalmente, a cidade da Parahyba se encontravam em ritmo de progresso. Ansiava-se a possibilidade do estado tornar-se mais próspero e de suas cidades poderem ser equiparadas aos centros urbanos mais avançados do país. Nesses artigos apresentava-se, principalmente, o progresso econômico da região, ilustrado através do “número de usinas, engenhos, alambiques, fábricas e fabriquetas” (SÁ, 1999: 205). A comercialização da produção de algodão na capital era responsável por mais da metade da receita do estado, o que lhe fazia merecer posição de destaque nas várias propagandas da prosperidade estadual, veiculadas em revistas, boletins e jornais da região.

As revistas nacionais e internacionais, que circulavam na época, ilustravam cidades e cenários onde se podia observar o *glamour* da modernidade, com pessoas elegantemente vestidas, circulando por ruas limpas, alinhadas, largas, calçadas, iluminadas, ladeadas de arquitetura refinada, com automóveis transitando em seu percurso ou estacionados nessas belas avenidas, ao lado dos jardins e espaços públicos embelezados segundo os critérios burgueses

³⁴ Desconhece-se, com precisão, quantas pessoas residiam na cidade da Parahyba no ano da Proclamação da República. DINIZ *apud* SÁ (1999: 31) relata uma população de 18.645 habitantes, enquanto que o jornal 'Gazeta da Parahyba' de setembro, desse mesmo ano, assegura um número aproximado de 12.000 almas. GALLIZA (1993: 124) afirma que a cidade apresentou um crescimento demográfico, entre 1890 e 1920, de 327,8%. Mais detalhadamente, os valores são assim apresentados: "em 1890, tinha 18.645 habitantes³⁴, 43.651 em 1910, 52.990 em 1920 e 79.765 em 1930. Portanto, nos anos de 1890 a 1910, houve um aumento populacional de 134,1%, enquanto entre 1920 e 1930, ela cresceu em torno de 82,7". No que se refere ao Estado da Parahyba do Norte - de acordo com recenseamento realizado em 1890 -, era apontado como o décimo mais populoso do país, com 457.232 habitantes. Segundo cálculos do Dr. Toledo Piza, a população era de 596.000 hab. Já para a Diretoria Geral de Estatística, esse valor era de aproximadamente 490.784 hab. (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1907, 12).

europeus. Essa realidade também passou a ser cobiçada e perseguida pela elite parahybana, que cobrava aos seus administradores, providências para adequar a cidade da Parahyba aos novos moldes urbanos progressistas, difundidos como ícones da modernidade.

A incorporação de parte desses ícones representativos do progresso e da modernidade – trens de ferro, água encanada, bondes, eletricidade, automóveis etc. – ao cotidiano da cidade da Parahyba só foi possível quando foram ampliadas as arrecadações estaduais que, como dito, provinham principalmente da economia algodoeira. Outros símbolos e objetos de uso particular também foram assimilados pela população de renda mais elevada, como modismos, vestuário, acessórios, mobiliários, artigos de decoração, entre outros. Novamente é importante ressaltar que para alcançar qualquer parcela dessa modernidade era imprescindível que houvesse condições financeiras públicas e particulares e que essas condições só foram geradas quando a receita estadual teve seus valores ampliados com as arrecadações e os impostos cobrados sobre a exportação dos produtos estaduais, dentre os quais, sem sombra de dúvidas, o algodão figurou como principal durante toda a Primeira República.

A imprensa como um todo exerceu papel fundamental na difusão de novos costumes e padrões materiais de progresso e modernidade. A revista ‘Brazil Magazine’ foi uma importante publicação nacional, editada simultaneamente nas línguas portuguesa e francesa. Dentre os periódicos locais, merece destaque a revista quinzenal ilustrada ‘Era Nova’ – publicada entre os anos de 1921 e 1925 – que trazia em seus expedientes notícias da elite social, calendário e divulgação dos eventos nacionais e locais mais significativos, novelas, poesias, moda, estilo de vida, publicidade comercial, imagens das cidades parahybanas, calendário de atividades desportivas, entre outros informes (ver **FIGURAS 14 e 15**). Outras atividades culturais também



FIGURAS 14 e 15: Capas ilustradas da Revista Parahybana *Era Nova*, uma publicação quinzenal que circulou entre os anos de 1921 e 1924 no Estado.
FONTE: REVISTA ERA NOVA, 1922 e 1923.

se destacaram no cenário nacional, estas geralmente importadas de países europeus: a prática de esportes como o remo, a natação e o boxe; a adoção de ritmos como marchinhas e maxixe; a propagação de danças sensuais, populares nos cabarés parisienses e a popularização do cinema e da fotografia (SORIANO, 2001: 23).

Nessa ânsia por ares de modernidade, a grande maioria da população brasileira repudiava os modos provincianos de outrora e manifestava o desejo de assemelhar-se à realidade ilustrada nas revistas e jornais da época, uma realidade geralmente em nada condizente com o cotidiano da maioria das cidades brasileiras. Alguns hábitos populares no país passaram a ser condenados e até perseguidos, como por exemplo, as serenatas: o violão tornou-se sinônimo de vadiagem, por ser instrumento freqüente entre boêmios; as festas de Judas, do Bumba-meu-boi; e as práticas religiosas das camadas mais pobres: curandeiros, feitiçarias, candomblé etc. As festividades então em voga também se baseavam nas praticadas na Europa: o carnaval, por exemplo, agora levava às ruas o estilo veneziano, com seus arlequins, pierrôs e columbinas. (SORIANO, 2001: 38-39).

Há registros de que o primeiro carnaval de rua da Parahyba aconteceu de forma bastante tímida na Rua da Areia. Desde a segunda metade do século XIX, o Carnaval era festejado em casa, sendo uma festa familiar e de bairro, muito próxima do entrudo vindo de Portugal. Mas, no final do mesmo século XIX, o Carnaval assume a forma de um encontro aberto, podendo-se identificar na imprensa da época relatos dessa festividade:

O Carnaval. No tradicional Domingo de entrudo, como antigamente se chamava, os foliões que desejavam quebrar um pouco a monotonia da vida, divertindo a si mesmo e aos outros fizeram tudo, esforçavam-se para dar um ar alegre, aquelle dia esquecendo um pouco as misérias, os passados, presentes e futuros. (O Estado da Paraíba, 1/mar/1892 *apud* MAIA, 2004: 4).

Nesse mesmo tempo, a imprensa parahybana tinha por ênfase outros assuntos: o apelo da população, junto às autoridades locais, por medidas saneadoras. Em geral, os médicos higienistas encabeçavam tais denúncias e apelos, cobrando: um serviço de limpeza pública, a destruição de bairros insalubres, a aplicação de posturas proibitivas em relação aos animais circulantes, um serviço de água, esgoto, iluminação elétrica etc. Um segundo tema corriqueiro e que agredia a percepção da emergente elite urbana era a leva de retirantes que migravam rumo à capital durante as inevitáveis secas da região e traziam consigo um cortejo de “miséria, imundície e peste” (SÁ, 1999: 65). Como se pode observar a passagem de século ocasionou uma mudança de perspectivas na população. Não que ela tenha abandonado os anseios de outrora, mas a possibilidade de realização daquelas e de outras tantas reformas urbanas e

culturais se tornava mais provável, na medida em que se contemplava o progresso econômico do estado e a expectativa do novo século.

Também nesse momento da história local, o número de clubes e associações se fez crescente. Para se ter uma idéia, no ano de 1907, na capital do estado, tais agremiações totalizavam treze³⁵. Essas instituições exerceram papel determinante na disseminação de correntes de pensamento e de ideais de modernidade e progresso em meio à população parahybana. Alteravam-se os costumes públicos e privados e, dentre estes, importa ressaltar a renovação dos conceitos de espaço urbano, arquitetura, cotidiano, cultura, arte, música etc. Era possível observar que o cotidiano da cidade passava por inúmeras transformações.

“As últimas novidades chegavam da Europa, principalmente de Paris, a bordo dos navios que atracavam em Cabedelo. Os jornais convidavam a população a participar, de vez em quando, de uma *soirée chic* no cinema Rio Branco. Lá eram apresentadas fitas francesas, claro. Dentre essas, destacamos a fita de Therese Raquin, baseada em um romance de Emile Zola. *Madames et mademoiselles* tocavam piano e recendiam o marcante *Roger Gallet Fleure d'amour*, o *Le baiser suprême* e demais *parfums* vindos diretamente das perfumarias mais cotadas de Paris” (SÁ, 1999: 208).

Através do trecho acima escrito pode-se observar a influência que a cultura européia exerceu sobre os paraibanos e brasileiros de um modo geral. A presença de estrangeiros na cidade da Paraíba - trazidos especialmente pelo progresso da economia algodoeira - foi imprescindível na transformação cultural de sua sociedade. Ao assumir grande parte do comércio de exportação e importação e das empresas de crédito do Estado, tais forasteiros arrastavam consigo uma relativa parte dos lucros. Porém, sua maior contribuição certamente centrou-se na disseminação dos correntes padrões de modernidade cultural, ao manterem contato direto e permanente com os centros irradiadores desses novos costumes e conceitos. Esses padrões externos exerciam influência no cotidiano da população através do vestuário, do vocabulário, da instrução, do apreço às artes em geral, inclusive a arquitetura, do tratamento do espaço urbano coletivo etc.

Um dos costumes tornado freqüente nas primeiras décadas do século XX foram os passeios diários que a elite passou a realizar pelas principais ruas, avenidas e praças da cidade com seus novíssimos ‘modelitos’ e acessórios, geralmente importados pelo comércio local,

³⁵ Cite-se a Associação Comercial, Club Benjamin Constant, Sociedade dos Artistas Mechanicos e Liberaes, Club Astréa, Centro Artístico e Operário, Societá Italiana de Beneficenza, Grêmio Floriano Peixoto, A Previdente, Recreio Dramático Familiar, Sociedade dos Empregados do Comércio, Sociedade São Vicente de Paula, Sociedade Mocidade Católica e a 29 de Julho (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1907, 249-250).

demonstrando suas novas práticas de consumo. Tornou-se comum ver senhores, senhoras e senhoritas pelas praças e ruas às conversas e galanteios, contemplando os novos cenários e formas de vida urbana (ver **FIGURAS 16 e 17**).

Uma outra prática que se fez comum foi a utilização das praias próximas à capital e ao município de Cabedelo para passeios domingueiros ou mesmo veraneios. Se pouco tempo antes, as águas do mar causavam medo de contaminação junto à população, agora elas eram, juntamente com o banho de sol matinal e vespertino, recomendação médica para o restabelecimento físico e mental. A pitoresca praia de Tambaú, distante apenas seis quilômetros do centro da capital, era uma das mais apreciadas por sua população. Em 1908, essa praia já se encontrava ligada à cidade através da via férrea suburbana - o prolongamento dos trilhos a partir da estação da Cruz do Peixe, em Tambiá - e a população podia encontrar em Tambaú uma magnífica estação balneária para tonificar o organismo estiolado pela canícula e estimular as energias enfraquecidas na luta pelo trabalho (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1908, 106).

Esse tão citado anseio da população em geral por modernidade e progresso foi fortalecido pelo Movimento Republicano, cujo partido foi fundado no Brasil em 1870. Sua base ideológica centrava-se, principalmente, nas diretrizes científicas e técnicas disseminadas pelas potências industriais capitalistas – as quais se pautavam nas correntes científicas, no darwinismo social, no monismo alemão e no jacobinismo e no positivismo franceses. Foi nesse período que se ampliava no Brasil uma elite de intelectuais, artistas, políticos e militares que propunham a abolição da monarquia para instauração do sistema federalista republicano. A idéia dessa elite era promover, além do controle sobre as receitas e despesas dos seus estados³⁶, uma



FIGURAS 16 e 17: Senhoritas freqüentando o Jardim Público da cidade da Parahyba, espaço também conhecido por Praça Comendador Felizardo Leite (atual Praça João Pessoa).

FONTE: Revista ERA NOVA, 01/fev/1922; Revista ERA NOVA, 15/jun/1921, respectivamente.

³⁶ Esse objetivo pôde-se concretizar com a Constituição Federal de 1891 que, baseando-se no princípio federalista, “ampliava as prerrogativas dos estados, garantindo a estes o direito de contrair empréstimos no exterior, de decretar impostos de exportação, de elaborar e se reger por constituições e por códigos eleitorais e judiciários próprios”. Ou

industrialização imediata e a modernização do país. Vinte e nove anos mais tarde, mais precisamente em 15 de novembro de 1889, na capital federal, “diante de um povo *bestializado*, a República Proclamada desfilou em meio a uma parada militar” (SÁ, 1999: 84-99).

Dentre as principais correntes teóricas que orientaram as preliminares da Proclamação, houve uma predominância do Liberalismo³⁷ Americano, que primava pela reduzida participação popular e do Positivismo Comteano³⁸. Ambas tiveram guarida em meio à elite cultural brasileira, carente de uma ideologia apropriada aos seus anseios de desenvolvimento, civilização e progresso.

A difusão do Positivismo no Brasil fez-se através dos escritos de Auguste Comte, Littré, Laffitte, Robinet, Audiffrent etc. Suas obras repercutiram nos estabelecimentos de ensino secundário e superior, na imprensa e no parlamento, agitando os principais centros intelectuais do país. Pode-se ressaltar a importante participação dos positivistas no movimento republicano, que culminou com a proclamação da República; a influência na elaboração da Constituição de 1891 e na confecção da bandeira brasileira, que passou a ostentar o lema Comteano “Ordem e Progresso”. Foi principalmente no período denominado de República Velha, que ocorreu no Brasil a ascensão do positivismo e de seus ideais.

O Liberalismo tornou-se a principal ideologia da sociedade capitalista e também teve ampla aceitação num país como o Brasil, de ‘pouca’ tradição e dominado por coronéis em busca da satisfação dos seus interesses próprios. Assim, o Liberalismo adquiriu, entre a elite brasileira dominante, “um caráter de consagração da desigualdade, da sanção da lei do mais forte. Acoplado ao presidencialismo, ao darwinismo republicano, tinha em mãos os instrumentos

seja, foram transferidos aos estados e, por conseguinte, aos seus representantes, maiores atribuições políticas e administrativas e domínio mais amplo sobre suas receitas e despesas.

³⁷ A corrente Liberal preconizava a busca da verdade por parte do indivíduo, dentro de um clima de tolerância, liberdade e fé no progresso. Centrava-se no poder da razão humana, das constituições e das leis escritas. Entretanto, na sociedade liberal, apenas uma pequena minoria possuía direito ao voto. Estando atrelado às propriedades e riquezas dos cidadãos, tornava reduzida a participação popular nos movimentos revolucionários e nas intervenções sociais, políticas e econômicas do país. O dinheiro converteu-se em um dos pilares fundamentais da ordem liberal - seus seguidores acreditavam na ampliação ilimitada da indústria, da produção e também se mostraram contrários à intervenção do Estado nesse processo, na intenção de um maior controle dos lucros e da redução de impostos e obrigações tributárias (Disponível em: www.artehistoria.com/historia/contextos/2473.htm; www.usp.br/fau/docentes/depprojeto/c_deak/CD/4verb/liberal/; www.ubm.br/ubm/paginas/cultura/ref19/ensino-arte.htm. Acessado em: 18.10.2004).

³⁸ Acerca do Positivismo Comteano, pode-se afirmar que surgiu na Europa do século XIX, num momento em que esta enfrentava grandes problemas econômico-sociais. Ao mesmo tempo em que se ampliava a valorização a atividade econômica, produtora de bens materiais, procurava-se uma base filosófica positiva, naturalista, materialista, para as ideologias econômico-sociais. O positivismo supria parte dessa busca quando acreditava firmemente no progresso e na seleção natural de seres e forças num combate pela existência e supremacia. (www.mundodosfilosofos.com.br/comte.htm; www.encyclopedia.com.br/MED2000/pedia98a/filo761s.htm; www.todoelderecho.com/Apuntes/ Varios/Apuntes/POSITIVISMO.htm. Acessado em: 18.10.2004).

ideológicos e políticos para estabelecer um regime profundamente autoritário" (CARVALHO *apud* SÁ: 1999: 13).

Apesar do intenso movimento que se presenciava nas principais cidades brasileiras, a República encontrou a Paraíba do Norte entre Conservadores e Liberais, cujas raízes foram fincadas por uma política imperialista de longa data. Tanto na capital, quanto no interior do estado, não houve, antes da proclamação, a fundação de partidos, clubes ou jornais específicos que divulgasse os ideais republicanos MELLO (2002: 147). Pelo contrário, na Paraíba, permaneceram constantes as rivalidades entre o Partido Liberal e o Conservador³⁹, que se digladiavam através de seus jornais representativos⁴⁰. Também não houve indícios de participação popular nessa rivalidade entre partidos ou ainda em favor das perspectivas e dos ideais republicanos. Havia uma atuação hegemônica da elite - intelectual, política e/ou econômica – no gerenciamento da imprensa, do poder e do espaço citadino. A liberdade do voto era privilégio de alguns e atrelava-se à renda, o que impedia a participação de camadas menos abastadas⁴¹. À insignificante participação política da população, somava-se a índole 'naturalmente dócil e pacífica' do povo paraibano, como relata a 'Gazeta da Paraíba'. No mesmo artigo relata-se que as exaltações de ânimo, momentâneas na maioria das vezes, resultavam quase sempre em inércia, estabilidade, aquietação (SÁ, 1999: 94).

A realidade é que a maioria dos paraibanos que se demonstraram republicanos residia fora da Província⁴². Manoel Tavares Cavalcanti, em conferência realizada no dia 15 de novembro de 1905, no IHGP, afirma que, "salvo exceções muito raras, a Paraíba tornou-se republicana toda de uma vez no dia 16 de Novembro de 1889" (REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E

³⁹ Para Lenilde SÁ (1999: 91), os pontos de vista desses partidos acerca da monarquia eram os seguintes: "os Liberais viam a monarquia como uma usurpação do direito do povo, um regime fruto da traição e não o resultado da vontade espontânea da nação. Confessavam-se inimigos das velharias políticas e admitiam que a monarquia só servia para sugar o suor do povo (...) Os Conservadores defendiam a monarquia com unhas e dentes. Diziam que, se alguma ameaça de dissolução havia ao edifício social brasileiro, como pregavam os inimigos da monarquia, não era essa postura respaldada pela verdade (...) Concebiam o movimento republicano como farisaico patriotismo e a seus seguidores chamavam de falsos apóstolos da democracia brasileira".

⁴⁰ A serviço do Partido Conservador estava o 'Jornal da Paraíba'. Dentre os jornais liberais, a 'Gazeta da Paraíba' se destacou como o único a divulgar artigos com conteúdos republicanos. Lenilde SÁ (1999: 88) afirma que "no início do ano de 1889, abriu a Gazeta da Paraíba uma sessão denominada 'SECÇÃO REPUBLICANA', cuja função era a de divulgar diariamente, as notícias sobre o movimento que ocorria no país". Essa atitude fez com que surgisse, no jornal dos Conservadores, uma coluna denominada 'A PROPAGANDA REPUBLICANA'.

⁴¹ Para uma melhor compreensão, no ano de 1906, de uma população aproximada de 500.000 habitantes, o Estado da Paraíba tinha um quadro eleitoral ainda restrito, apresentando um número de 20.753 eleitores distribuídos em seus 37 municípios. Na capital existiam 5 seções eleitorais e um total de 1250 eleitores, 91 a mais que no ano anterior. (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAÍBA PARA O ANNO DE 1907: 182).

⁴² Aristides Lobo e Manoel Acauã estiveram presentes entre os cinqüenta e cinco signatários do Manifesto Republicano de 1870. Coelho Lisboa residia e atuava no Rio de Janeiro; Maciel Pinheiro e Albino Meira se concentravam no cenário pernambucano; Francisco Alves de Lima Filho atuava na Província do Pará.

GEOGRÁFICO PARAHYBANO, 1909: 52). Existem relatos de que, no ano de 1889, os jornais mais deram atenção à invasão da cidade pelos retirantes – que fugiam da estiagem que se iniciara no ano anterior - do que ao movimento que se fazia em torno da República (SÁ, 1999: 53).

TABELA 01: PANORAMA GERAL DAS OLIGARQUIAS PARAHYBANAS E DOS PRESIDENTES DA UNIÃO NO PERÍODO CORRESPONDIDO PELA PRIMEIRA REPÚBLICA (1889-1930)

Anos	Oligarquia	Governadores	Prefeitos ⁴³	Anos	Presidentes
1889 a 1891	NEIVA PESSOA LUCENA	Venâncio Neiva	Conselho Municipal	1889 a 1891	Deodoro da Fonseca
1892 a 1896	MACHADO LEAL	Álvaro Machado	Conselho Municipal	1891 a 1894	Floriano Peixoto
1896 a 1900		Gama e Melo	Jovino Limeira Dinoá	1894 a 1898	Prudente de Moraes
1900 a 1904		José Peregrino	Conselho Municipal	1898 a 1902	Campos Sales
1904 a 1905		Álvaro Machado	Francisco Xavier Jr.	1902 a 1906	Rodrigues Alves
1905 a 1908		Walfredo Leal		1906 a 1909	Affonso Penna
1908 a 1912		João Machado	Otacílio de Albuquerque	1909 a 1910	Nilo Peçanha
1912 a 1915	TRANSIÇÃO	Castro Pinto	José Bezerra Cavalcanti Demócrito de Almeida	1910 a 1914	Hermes da Fonseca
1915 a 1916	NEIVA PESSOA LUCENA	Antônio Pessoa		1914 a 1918	Wenceslau Braz
1916 a 1920		Camilo de Holanda	Antônio Pessoa Filho Antônio Soares de Pinho Inácio Evaristo Monteiro	1918 a 1919	Delfim Moreira
1920 a 1924		Solon de Lucena	Walfredo Guedes Pereira	1919 a 1922	Epitácio Pessoa
1924 a 1928		João Suassuna	Trajano Pires da Nóbrega João Maurício Medeiros	1922 a 1926	Arthur Bernardes
1928 a 1930		João Pessoa	José D'Ávila Lins	1928 a 1930	Washington Luis

Mas, com a confirmação da Proclamação, os jornais circulantes pareciam ter esquecido a horda de mendigos. Toda a tinta e redação era gasta com o novo regime. Na noite do dia 15, chegou um telegrama ao jornal ‘Gazeta da Parahyba’, que confirmava ter o exército e a armada proclamado a República. Os interessados no ocorrido dirigiram-se até a redação do referido jornal em busca de maiores informações. No dia seguinte, espalhava-se a notícia de que Venâncio Neiva, um autêntico Conservador, havia sido nomeado para governar o estado da Parahyba do Norte. Após algumas desavenças e atropelos, somente em dezembro de 1889, Venâncio Neiva foi, efetivamente, nomeado governador do estado da Parahyba do Norte.

⁴³ No ano de 1895, o então governador da Parahyba do Norte, em seu primeiro mandato – Álvaro Lopes Machado – sancionou a lei nº 27, de 2 de março, instituindo no sistema administrativo do estado, a função executiva da administração municipal, cujo representante que passava a exercer as funções executadas pelo Presidente do Conselho Municipal por força da Lei nº 9, de 17 de dezembro de 1892. Em 25 de outubro de 1900, ocorreu a promulgação de um diploma legal que revogou a Lei nº 27, de 2 de março de 1895. Com a revogação dessa Lei, voltaram os municípios paraibanos a ser administrados pelos seus Conselhos Municipais. Somente com a volta de Álvaro Lopes Machado ao Governo do Estado, foi restabelecida a função administrativa de Prefeito Municipal (MAIA, 1985: 14). Outro fato curioso é que, durante os quarenta anos do período “que se convencionou chamar de Primeira República, os municípios paraibanos não elegeram seus prefeitos. Estes eram designados por uma lei ordinária, fato que os transformava em funcionários de livre nomeação e demissão por ato do Presidente do Estado” (SÁ, 1999: 118).

Com a nomeação de Venâncio, a política da parentela estabeleceu-se sobre a República e teve início a mais duradoura oligarquia parahybana: o grupo Neiva-Pessoa-Lucena, desafetado grupo Machado-Leal (ver **TABELA 01**), este último formado logo após a queda de Venâncio.

Como se pode observar, ainda na **TABELA 01**, Venâncio Neiva permaneceu no governo do estado até dezembro de 1891, quando Floriano Peixoto assumiu a presidência da República. Este nomeou Álvaro Machado⁴⁴ como governador do estado. Teve então início outra oligarquia parahybana que apenas se findaria em 1912, com a morte de seu líder Álvaro Machado. A morte de Álvaro desestruturou a oligarquia por ele comandada e, por força do veto do Presidente da República à re-candidatura de Walfredo Leal, o nome de Castro Pinto passou a ser o mais indicado como elemento de conciliação, pois ele inspirava plena confiança às duas correntes que compunham o situacionismo parahybano. Entre os anos de 1915 e 1924 (ver **TABELA 01**) a oligarquia Neiva-Pessoa-Lucena retomou o poder local promovendo uma série de transformações sobre o estado da Paraíba do Norte e, principalmente, sobre sua capital. Esse momento político revelou administradores, estaduais e municipais, que se empenharam no desenvolvimento do estado da Paraíba do Norte e na modernização de sua capital.

3.2 A MODERNIDADE EM MEIO À SOCIEDADE PARAHYBANA (1915-1924)

“Assim, de 1910 a 1924, a Capital experimentou fase de constante progresso, adquirindo o aspecto aprazível que a caracteriza. Nesse período tivemos, paralelamente, ampla transformação na mentalidade política e extraordinária movimentação na vida intelectual. Os primeiros vinte anos da República haviam sido de marasmo, não por culpa da política, porém da pobreza, do atraso geral, da ausência de estímulo para quaisquer inovações. A partir de 1912, tivemos a mudança de situação política, com o revezamento dos quadros governativos e o aparecimento de novos valores na vida pública. Além disso, houve o impacto da guerra, que nos trouxe alguma prosperidade, modificou antigos costumes e abriu novas perspectivas culturais. Por fim, um paraibano ascendia à República, o que nos dava a ilusão de que a Paraíba governava o Brasil” (TRIGUEIRO, 1982: 57).

⁴⁴ Na “época em que foi nomeado governador, Álvaro Machado exercia as funções de instrutor de engenharia militar na Escola Militar e na Escola Politécnica de Salvador. Pouco conhecido no estado, não possuía currículo que atestasse ter-se sobressaído fosse como político ou como militante do movimento republicano” (SÁ, 1999: 117).

Pode-se afirmar que a vida sócio-cultural na cidade da Parahyba seguiu uma tendência natural de crescimento e diversificação diante das novas informações e de suas variadas formas de propagação, que também se ampliavam; dos ícones da modernidade que passaram a fazer parte do cotidiano da maioria de sua população e, diante especialmente, do crescimento econômico vivenciado no Estado, principalmente por suas elites comerciais, da capital e do interior. É importante relembrar que, numa cidade do porte da capital da Parahyba do Norte, a idéia de modernidade se configurou “menos por cenários urbanos marcados pela agitação frenética no cotidiano das ruas com seu *rush* característico”, a exemplo de Londres e Paris na metade do século XIX, e mais por uma ou outra novidade vinda geralmente do estrangeiro que passaram ao imaginário da população como “signos modernos por excelência” (ARANHA, 2003: 87).



FIGURA 18: Encarte do jornal local ‘A União’ com a programação do Cinema Rio Branco para o dia 9 de fevereiro de 1918.

FONTE: A UNIÃO, 9.fev.1918.



FIGURA 19: Encarte do jornal local ‘A União’ com divulgação de grande temporada da artista Fátima Miris no Teatro Santa Rosa.

FONTE: A UNIÃO, 2.abr.1918.

Várias manifestações de caráter político e cultural passaram a ser realizadas, com maior freqüência, nos espaços públicos da cidade da Parahyba, que eram ornados e dotados de equipamentos apropriados como coretos, bancos, iluminação, água encanada etc. Tornaram-se mais freqüentes também as apresentações musicais, as noites dançantes, as exposições artísticas, teatrais e cinematográficas (ver **FIGURAS 18 e 19**), o incentivo à prática de exercícios físicos como o *football*, a patinação, o boxe, a natação, o remo, as caminhadas e as corridas de cavalo (ver **FIGURAS 20 e 21**). No jornal local da época ‘A União’, como em outros

de conteúdo semelhante, eram comuns encartes de divulgação, propaganda e apelo à população para que participasse dessas atividades; enfim, a sociedade parahybana objetivava a sua modernização e, para alcançar esse objetivo, se espelhava nos exemplos trazidos pelas revistas e jornais da época que, por sua vez, ilustravam a realidade das principais cidades brasileiras e européias, as quais seguiam como parâmetro.

Toda essa agitação sócio-cultural que a sociedade parahybana passou a vivenciar com maior intensidade a partir da década de 1910, era consequência da secularização - outorgada com a República, pela desvinculação da Igreja do poder estatal - que ampliava o convívio da sociedade em geral não mais dentro dos espaços e festividades religiosos, mas dentro dos novos espaços urbanos modernizados, públicos ou particulares, que se proliferavam pela cidade, como, por exemplo, teatros, cinemas, praças, parques, praias etc. O comportamento da população parahybana seguia o modelo das grandes cidades brasileiras, nas quais propagava-se “ao invés da Igreja o Palácio, no lugar do adro o jardim, em vez das ladinhas, as *polkas* e dobrados das bandas oficiais” (BECHARA apud MELLO, 1990: 52).

Como evidência dos novos costumes que remodelavam o cotidiano da sociedade parahybana, em 1918, desfilavam pela capital, vários blocos carnavalescos – Serra Boia, Tenentes do Diabo, Bloco dos Trinta, Bloco dos Trinta e Um, Cavadores da Época, Bloco dos Baetas, entre outros blocos menores – promovendo seus desfiles, *bals masqué*s e *soirées blanches* pelas principais ruas e residências da capital parahybana. Acerca do *bal masqué* do Bloco dos Trinta, do ano de 1918, era publicada a seguinte nota: “dada a sua tradição e o grande e selecto elemento *chic* de nossa sociedade, é de supor que a premeditada *soirée* de máscaras constituirá uma das mais brilhantes notas ante as loucuras da folia irresistível” (Jornal ‘A UNIÃO’, 9.fev.1918). Nesses dias festivos de carnaval também aconteciam várias apresentações das bandas da Força Policial e do Batalhão de Caçadores nas principais praças



FIGURA 20: Imagem do Hippodromo Parahybano, também conhecido como Park Gama Lobo, que se localizava no bairro de Jaguaribe.

FONTE: <http://chip.cchla.ufpb.br/paraiwa/00-barreto.html>

FIGURA 21: Imagem ‘team’ do Palmeiras Sport Club da Parahyba, campeão da cidade em 1921.

FONTE: REVISTA ERA NOVA, 1922.

e avenidas da cidade, como por exemplo, na praça Venâncio Neiva e nas proximidades do *Club Astréa*, onde, como de costume, se festejava, com manifestações públicas, “o deus da folia abrindo os seus salões aos seus associados” (Jornal ‘A UNIÃO’, 10.fev.1918).

Aconteciam também várias atividades desportivas e culturais pela cidade, como por exemplo, as competições de remo nas águas do rio Sanhauá, as patinações no *rink* da praça Venâncio Neiva, onde hoje se localiza o Pavilhão do Chá, as exibições cinematográficas e teatrais acompanhadas geralmente por orquestra e piano, que executavam peças durante o filme e nos seus intervalos, os *turfs* promovidos pelo Hippodromo Parahybano⁴⁵, também conhecido por *Park Gama Lobo*, localizado no bairro de Jaguaribe, nas proximidades do atual CEFET. Em comemoração ao seu primeiro aniversário, o jornal ‘A UNIAO’ de 1918, afirmava que seriam promovidas, além das tradicionais corridas profissionais de cavalos, atividades como páreos de amadores, corridas de jumentos, a pé, em sacos, de três pernas, além de *sports* para senhoras e senhoritas, e de uma partida de *foot-ball* entre os *teams* do ‘Palmeiras Sport-Club’ e o ‘Sport-Club Cabo Branco’ (ver **FIGURAS 18, 19, 20 e 21**).

Essas inúmeras atividades e formas de comportamento incorporadas ao cotidiano da população da cidade da Parahyba foram resultado de influências externas diversas trazidas, sobretudo, pela imprensa e pelos viajantes. O custo de várias dessas ‘modernidades’, contudo, era relativamente alto. Por esse motivo, apenas as classes econômicas privilegiadas as usufruíam plenamente. Os governos estadual e municipal também trabalhavam no sentido de embelezar a capital dotando-a de equipamentos que acolhessem as mais variadas atividades culturais difundidas como espelhos de progresso e modernidade. A economia algodoeira, envolvendo os processos de produção, beneficiamento e comercialização, foi imprescindível para o custeio dessas aspirações públicas e particulares. No momento em que gerava lucros e riquezas devido às altas cotações obtidas no mercado internacional, permitia que se aplicassem valores e recursos mais altos para a obtenção de cultura, lazer e bens materiais.

A cidade da Parahyba se modernizava, acompanhando o desenvolvimento cultural de sua sociedade. Para contribuir na construção desse cenário ‘modernizado’ e, principalmente, atraídos pelo progresso econômico e pelas possibilidades de trabalho, a partir de 1916, chegaram à capital parahybana novos profissionais da engenharia e da arquitetura como Paschoal Fiorillo, Hermenegildo Di Lascio, Octávio Gouveia Freire, Raphael de Hollanda,

⁴⁵ O Hippodromo Parahybano Gama Lobo foi construído entre os anos de 1916 e 1917, no bairro de Jaguaribe. Imitando os *Jockey Clubs* das grandes cidades brasileiras, entre os seus freqüentadores destacava-se uma classe aristocrática que não economizava nos trajes e modelitos para assistir os *Turfs*. Todavia, essa prática não durou muito na capital, pois segundo SORIANO (2001: 89), em meados de 1919, a pista das corridas a cavalo deu lugar a um campo de futebol, que se tornaria o campo de treino do *Sport Club Cabo Branco*.

Matheus de Oliveira, Francisco de Paula Machado, Giacomo Palumbo, Clodoaldo Gouveia, Neiva de Figueiredo, entre outros. Profissionais de outras áreas também foram imprescindíveis na formação cultural da elite parahybana: na difusão das letras, das artes, da poesia, da antropologia, da imprensa, da política e da história, contribuíram efetivamente as brilhantes personalidades de José Américo, Celso Mariz, Perilo de Oliveira, Epitácio Pessoa, Octacílio de Albuquerque, entre tantos outros.

Em 1915, a cidade da Parahyba já contava com um sistema de abastecimento d'água, ainda que precário e insuficiente, com bondes e iluminação elétricos, telégrafos, ferrovias, cinemas, teatros, automóveis⁴⁶ e, felizmente, uma agência bancária⁴⁷. Esses serviços já anunciam o progresso e a modernidade, ansiados cada vez mais pela elite e pela administração do Estado da Parahyba do Norte, visto que as camadas menos abastadas tinham pouco acesso a essas benfeitorias.

No processo de construção de um cenário urbano condizente com a modernidade e o progresso almejados, foi de suma importância a contribuição dos referidos profissionais da área. Mas, outras providências tiveram de ser tomadas para a melhoria da paisagem urbana. Preliminarmente, foi sancionada uma lei municipal regularizando a desapropriação de edificações que ferissem a estética da cidade ou que impedissem sua expansão e instalação de novos espaços urbanos públicos. A maioria dessas áreas que passou por processo semelhante de desapropriação e demolição deu lugar à abertura e alargamento de antigas ruas e avenidas, ao alinhamento de edificações ao longo das ruas, à construção de espaços embelezados como praças e jardins que, por sua vez, viriam valorizar edifícios públicos e áreas elegantes recém-tratadas da cidade. Essas desapropriações na cidade da Parahyba - assim como em outras cidades espalhadas pelo país, que passaram por processo semelhante de remodelamento - também geraram inúmeros conflitos, pois a população que habitava nessas edificações, geralmente de baixa renda, teve que desocupar a área central e deslocar-se para bairros periféricos, que ainda não contavam com quase nenhum dos melhoramentos acima citados.

⁴⁶ Em 1916, durante a administração de Camillo de Hollanda, foi adquirido o primeiro automóvel para o serviço oficial do Palácio do Governo.

⁴⁷ Acerca da tão esperada agência do Banco do Brasil na capital, o periódico local 'ERA NOVA', de 15 de abril de 1922, exibia a seguinte nota: "Espiritos clarividentes e operosos do commercio desta praça (...) acabam de fundar, com todas as probabilidades de êxito, o Banco da Parahyba do Norte. O commercio parahybano, cujo desenvolvimento se tem ampliado gradativamente dia a dia, vinha de bastante tempo alimentando o desejo de fundar uma sociedade bancária constituída exclusivamente de capitais nossos e que, nos mais críticos momentos em que lhe minguam recursos financeiros, viesse facilitar as suas transacções e impedir a súbita paralysação de seus negócios (...) É esse, nestes últimos tempos, um dos maiores serviços prestados á nossa querida terra para a intensificação de seus negócios econômico-financeiros, mormente na época de verdadeiro resurgimento porque passamos, isto sobre todos os pontos de vista".

Uma outra posição tomada por órgãos competentes e representativos do governo na cidade da Parahyba, zelando pela salubridade de sua população, referiu-se à elaboração de decretos municipais regulamentando as construções, as quais deveriam ser dotadas de recuos laterais, de amplas janelas para iluminação e ventilação dos cômodos da edificação, de pisos laváveis etc; e regularizando a coleta do lixo, a fiscalização de animais circulantes e estabulos urbanos, a capinação da vegetação de terrenos baldios e de ruas não calçadas, entre outras medidas de saúde pública (SORIANO, 2001: 77).

Essa série de reformas urbanas empreendidas durante as décadas de 1910 e 1920 na cidade da Parahyba, ao mesmo tempo em que configuravam um aspecto mais aprazível, embelezado e higienizado à cidade, destruíam importantes edifícios públicos, particulares e religiosos, comprometendo seu patrimônio histórico e artístico. Vários intelectuais de então protestaram contra essas mudanças que se vinham empreendendo indiscriminadamente pelas cidades do país, inclusive a Parahyba, publicando seus discursos preservacionistas contra as inúmeras modificações impostas pelo progresso. Mas essas reivindicações não intimidaram as várias demolições e reformas realizadas pelas administrações públicas, que deram continuidade aos seus projetos de remodelação urbana.

Um outro aspecto atestava o processo de modernização e de secularização na cidade da Parahyba: a mudança na nomenclatura de suas ruas, avenidas e demais logradouros públicos. Essa alteração certamente aconteceu durante a administração do Dr. Camillo de Hollanda e simbolizou, também, um rompimento com o passado colonial e suas características. Por exemplo, as antigas ruas conhecidas como do Melão, do Portinho e da Areia passaram a se chamar Beaurepaire Rohan, Amaro Coutinho e Barão da Passagem, respectivamente (ver **ANEXO A**). A maioria das citadas ruas, avenidas e praças da cidade recebeu o nome de datas importantes ou de personalidades que contribuíram, de algum modo, com o desenvolvimento do Estado ou de outras regiões do país. Em certos casos, como aconteceu à rua da Areia, a alcunha de tempos remotos prevaleceu, permanecendo assim conhecida até os dias atuais.

Além desses indicativos de progresso material, cultural, arquitetônico, urbanístico, político e econômico que ocorreram na cidade da Parahyba - em escala relativa às cidades de porte semelhante -, existiram outros elementos representativos que também merecem atenção especial nessa pesquisa: trata-se de quantitativos de infra-estrutura que indicam a ampliação do espaço urbano, da população e de suas necessidades.

Por exemplo, até junho de 1913, havia um total de 511 instalações d'água e 10 chafarizes, distribuídos pelos seguintes logradouros: "Palmeira, Independência, Mercez, do Mercado, São

Francisco, Mãe dos Homens, Thesouro, Portinho, Cadeia e Viração" (ALMANACH DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANO DE 1914, 175). Cinco anos mais tarde, em junho de 1918, já existiam na capital 1102 instalações d'água, sendo 1052 em edificações particulares e 43 em repartições públicas - incluindo próprios do Estado e do Município, jardins e instituições pias e religiosas. (Mensagem (...) 1918: 37).

TABELA 02: QUANTITATIVO DA ILUMINAÇÃO PÚBLICA E PARTICULAR NA CIDADE DA PARAHYBA NOS ANOS DE 1913, 1917 E 1921.

Iluminação Pública		1913	1917	1921
Lâmpadas de 16 velas	---	---	11	
Lâmpadas de 32 velas	454	454	614	
Lâmpadas de 50 velas	146	146	199	
Lâmpadas de 100 velas	---	5	50	
Lâmpadas de 200 velas	---	22	12	
Lâmpadas de 300 velas	---	---	2	
Lâmpadas de 400 velas	---	---	48	
Lâmpadas de 600 velas	---	---	12	
TOTAL	600	627	948	

Iluminação Particular		1913	1917	1921
A Taxa Fixa	628	512	800	
Com Medidor	243	327	600	
TOTAL	871	839	1400	

No que diz respeito à iluminação pública e particular da capital parahybana, a cargo da empresa Tração, Luz e Força, a tabela acima ilustra bem o quantitativo e a ampliação desse sistema nos anos de 1913, 1917 e 1921. De acordo com os dados apresentados nessa tabela, e obtidos nos Almanaques do Estado, pode-se observar que entre 1917 e 1921 ocorreu significativo crescimento, tanto da iluminação pública quanto da particular, sendo esse o período central em análise na pesquisa. Curiosamente, entre 1913 e 1917, aconteceu um decréscimo no quantitativo da iluminação particular, sem que fosse feita qualquer ressalva acerca dessa diminuição. Ainda assim, diante das citadas informações, pode-se concluir que: ocorreu uma ampliação do sistema pelo espaço urbano da cidade da Parahyba e, consequentemente, um aumento do número de residências dispondo de ligação com a rede elétrica; as ruas, avenidas, praças e edifícios públicos, antigos e recém inaugurados também demandaram maior e melhor iluminação, para que a população pudesse utilizá-los também nos turnos vespertino e noturno; enfim, a eletricidade, sendo um importante ícone representativo da modernidade, é agregada ao cotidiano da população da capital parahybana que, cada vez mais e de forma acelerada – quando comparada aos séculos anteriores e à cidades de porte similar -, se incutia do desejo por melhoramentos similares, tecnologias e outros diversos símbolos de progresso.

Esse mesmo pensamento também pode ser aplicado à intensificação na utilização de bondes, trens, automóveis, e outros meios de transporte da época que encurtavam distâncias físicas no transporte de pessoas e de gêneros importados e exportados pela Parahyba do Norte. Por exemplo, no ano de 1913, o serviço de bondes entre as estações finais de Tambiá, Trincheiras e Varadouro, era realizado diariamente no horário das 6 da manhã às 11 da noite, partindo um bonde de cada um dos citados pontos de meia em meia hora. Quatro anos depois, em 1917, o trajeto entre os mesmos bairros era realizado partindo de cada estação um bonde em intervalos de 15 minutos. Em 1921, esses intervalos já eram de 10 minutos entre cada partida. Essa redução no tempo de saída dos bondes de cada estação fazia crer que: houve uma modificação significativa no ritmo do cotidiano e na necessidade da população por transportes coletivos, o que significa um legítimo indicativo de uma realidade de progresso e de costumes distintos dos de outrora. Mesmo com essa dinamização do tráfego de bondes pela cidade, não faltaram críticas bem humoradas, nos periódicos locais, acerca das condições ainda precárias desse serviço, como mostra a **FIGURA 22**.



FIGURA 22: Charge retratando “Como se espera, nesta cidade, um bonde da ‘T.L.F.’”.
FONTE: REVISTA ERA NOVA, dez/1923.

Enfim, os quantitativos acima apontados, juntamente com todos os indicativos de agitação cultural, também expostos, indicavam que a sociedade parahybana passava por uma intensa reformulação de valores desde o início do século e, mais intensamente, a partir da década de 1910. Esses valores distintos dos de outrora acompanhados da prosperidade econômica, fizeram com que o espaço físico da cidade fosse remodelado seguindo preceitos de higiene e estética. As edificações particulares da classe mais abastada passaram a ostentar, além de maior conforto, higiene e refinados mobiliários em sua parte interna, uma composição arquitetônica com elementos e técnicas decorativas em seu exterior. Do mesmo modo, os edifícios públicos foram higienizados e adornados para mostrar essa nova fase de progresso e modernidade que a sociedade vivenciava. O espaço público, igualmente, sofreu radicais transformações quando suas ruas e avenidas foram pavimentadas, suas praças e parques dotados de mobiliário e arborização, quando os postes de iluminação e os trilhos do bonde elétrico passaram por esses ambientes dando-lhes uma atmosfera refinada, quando os túneis de canalização da água e esgotos trouxeram os seus inúmeros benefícios às residências, às instituições e aos próprios estuduais.

Ao tempo em que essas novidades eram assimiladas surgiam outras tantas que aceleravam o cotidiano das sociedades em todo o mundo, logicamente com proporções bem distintas, de acordo com a localidade dessa sociedade. Esse dinamismo social ampliava as necessidades por conhecimento, tecnologias e ideologias, o que, após esse primeiro grande impulso, tomaria um ritmo próximo do normal. O primeiro impacto, porém, de tantas e novas informações sobre a sociedade e seu espaço citadino provoca uma imensa curiosidade, em parte saciada pela pesquisa histórica acerca desses fatos e transformações, como posto adiante.

PARTE II

Indícios de modernização urbana (1850-1924)

Capítulo IV

As primeiras remodelações urbanas (1850-1914)



Em seus dois primeiros séculos como cidade colonial portuguesa (XVII e XVIII), a cidade da Paraíba pouco progrediu⁴⁸. No período Imperial, que se estendeu do princípio do século XIX ao ano de 1889, época em que as principais capitais brasileiras já mostravam sinais iniciais de desenvolvimento urbano-arquitetônico, os espaços públicos e privados da cidade da Paraíba ainda possuíam inúmeras características do período colonial.

Subordinada econômica e administrativamente ao vizinho estado de Pernambuco, durante praticamente todo o século XVIII, pouco se sobressaiu no cenário nacional. Ocupado com o objetivo inicial de defesa do território, o núcleo urbano da capital serviu de palco, até meados do século XIX, para o exercício das funções administrativas, comerciais e religiosas do Estado. Apesar de já possuir o título de cidade desde sua fundação⁴⁹, pode-se afirmar que a capital da Paraíba do Norte permaneceu até o referido período com o aspecto de uma vila pouco desenvolvida urbanisticamente e em cuja arquitetura destacava-se, quase que unicamente, os monumentos religiosos, em meio a algumas poucas residências. Em seus arredores, existiam grandes áreas ocupadas com o cultivo da cana-de-açúcar.

A situação intensa de crise enfrentada pela província da Paraíba durante praticamente todo o período Imperial atingia comerciantes já bastante prejudicados pela dependência do comércio da Paraíba em favor do de Pernambuco e pela ausência de uma linha regular de navios transoceânicos que fizesse intercâmbio direto com os mercados europeus. Tal situação era ainda agravada pela falta de capitais, pois não existia na cidade nenhum banco ou caixa

⁴⁸ Até a segunda metade do século XVIII, o estado da Paraíba era fracamente povoado, com uma população estimada entre 30 e 50 mil habitantes. Distribuída de forma irregular, a população concentrava-se no litoral, principalmente na área sob jurisdição direta da capital, onde residia aproximadamente 1/3 do total. O Sertão detinha cerca de 1/4 dessa população (TARGINO *apud* MOREIRA: 1990, 09).

⁴⁹ A história da cidade de João Pessoa se inicia com o acordo firmado entre os índios Tabajara e os portugueses, na figura de João Tavares, em 5 de agosto de 1585. Passados cerca de três meses, as terras paraíbana começaram a ser ocupadas. O ouvidor geral Martim Leitão veio então fundar o novo núcleo urbano (26.12.1634) que recebeu a denominação de Filipéia de Nossa Senhora das Neves, em homenagem ao rei Filipe II da Espanha. A participação espanhola nas lutas pela ocupação da Paraíba ocorreu em razão da União das Coroas de Portugal e Espanha, que nesse período encontravam-se subordinadas a um mesmo soberano: Felipe II. Antes que recebesse a atual denominação de João Pessoa (concedida em 04.09.1930), a capital da Paraíba foi também conhecida por Nossa Senhora das Neves (05.08.1585), Filipéia de Nossa Senhora das Neves (a partir de 26.12.1634) e cidade da Paraíba (a partir de 01.02.1654) (AGUIAR *apud* SARMENTO, 2000: 9).

auxiliar de crédito que facilitasse empréstimos, descontos de letras ou outras transações bancárias. Para GALLIZA (1993: 34-35), essa falta de dinheiro, a estreiteza do mercado interno e o deficiente sistema viário bloquearam o processo de urbanização na cidade da Parahyba durante o Império.

Mesmo assim, nos trinta anos subseqüentes à Proclamação da República, a cidade da Parahyba foi palco de inúmeras transformações e a sociedade esteve em movimento. Ocorreu, decerto, um crescimento populacional e econômico, quantitativo e qualitativo, que gerou implicações sobre o traçado urbano de algumas cidades do estado da Parahyba do Norte, inclusive sobre sua capital, objeto de estudo desse trabalho. Esse crescimento ocorreu principalmente em função da produção algodoeira que assumia o posto de principal produto de exportação do Estado, como analisado no **CAPÍTULO I**. LEWIN (1993: 70) ratifica a afirmação acima quando acrescenta que “houve maior crescimento econômico na Paraíba durante os 41 anos da República Velha do que nos três séculos anteriores”. A expansão sem precedentes, verificada no setor exportador, pôde ser medida pelo volume crescente de algodão embarcado para o exterior e para portos nacionais, pelo maior investimento de capital em infra-estrutura e pela proporção mais alta de terras plantadas com algodão que se alastrou por todo território parahybano (ver maiores detalhes no **QUADRO 03**, p.39).

“Em alguns momentos, ele [o processo de urbanização] apresentou um certo dinamismo, particularmente quando o comércio do algodão gerou um excedente maior, que foi aplicado nesta área (...) A implantação dos melhoramentos urbanos se agilizou, quando o algodão se tornou o suporte financeiro de tais empreendimentos [grifo nosso]” (GALLIZA, 1993: 119-121).

A maioria das descrições acerca da capital durante o século XIX apresenta uma cidade dividida em dois planos nitidamente distintos: Cidade Alta e Cidade Baixa. Os arruamentos desta última eram descritos como se ainda não obedecessem a nenhum plano, tanto em relação aos alinhamentos como ao nivelamento, também não possuindo um traçado regular que lhes desse a feição de uma cidade modernizada. A ‘irregularidade’ da malha urbana da cidade baixa é, em parte, justificada pela topografia local que impedia que os quarteirões assumissem uma configuração quadricular ao terem que se submeter às sinuosidades do relevo. A Cidade Alta,



FIGURA 23: Foz do rio Paraíba, sítio da cidade e Fortaleza de Santa Catarina, segundo cartografia colonial.
FONTE: (MELO, 2003: 71).

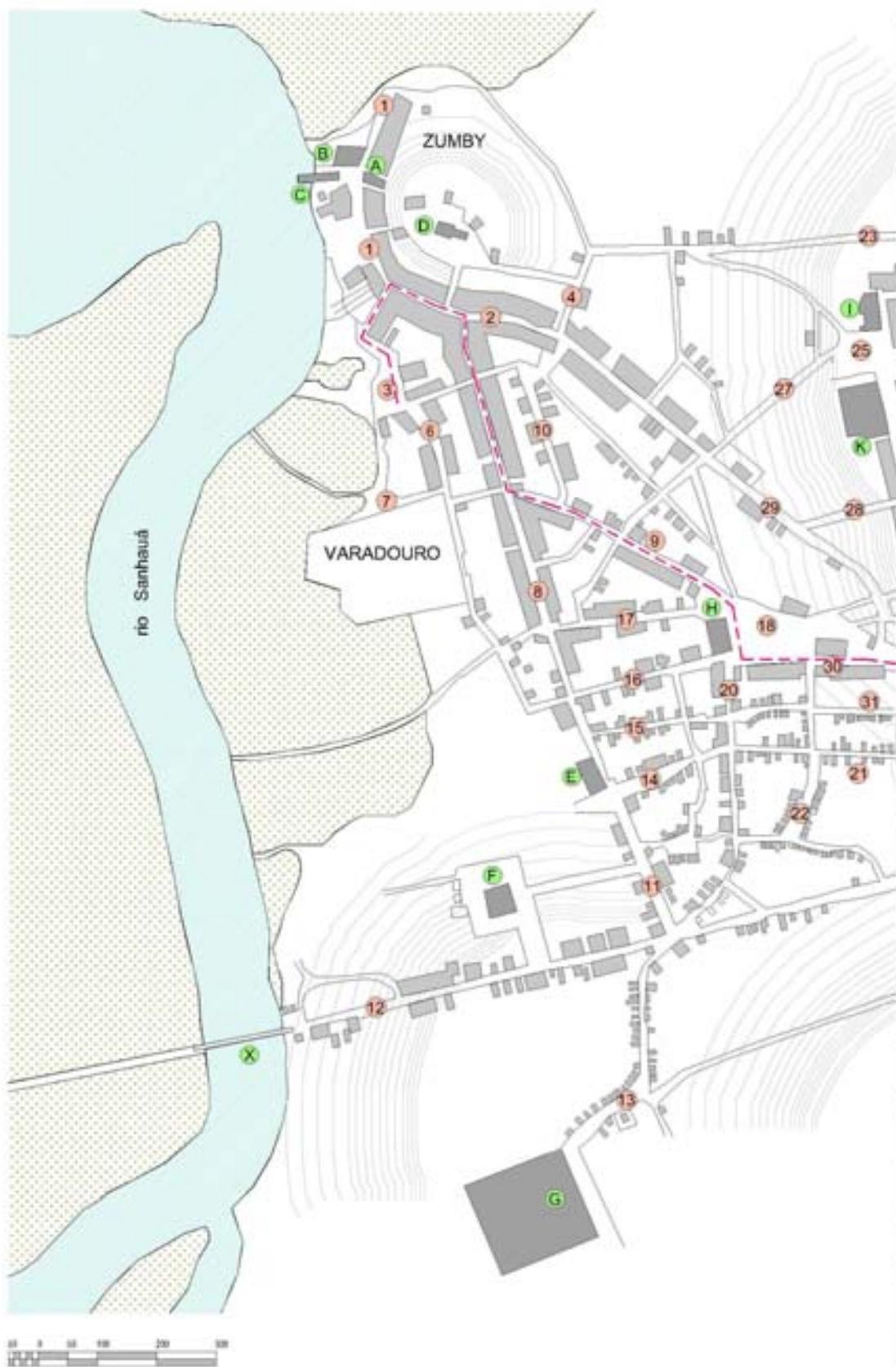
todavia, edificada sobre um planalto, possuía um traçado razoavelmente regular desde sua implantação. Em alguns pontos – Tambiá e Trincheiras -, as ruas assumiam uma forma sinuosa em virtude do próprio terreno ou por derivação de antigos caminhos (ver **PLANTA 01**, p.89).

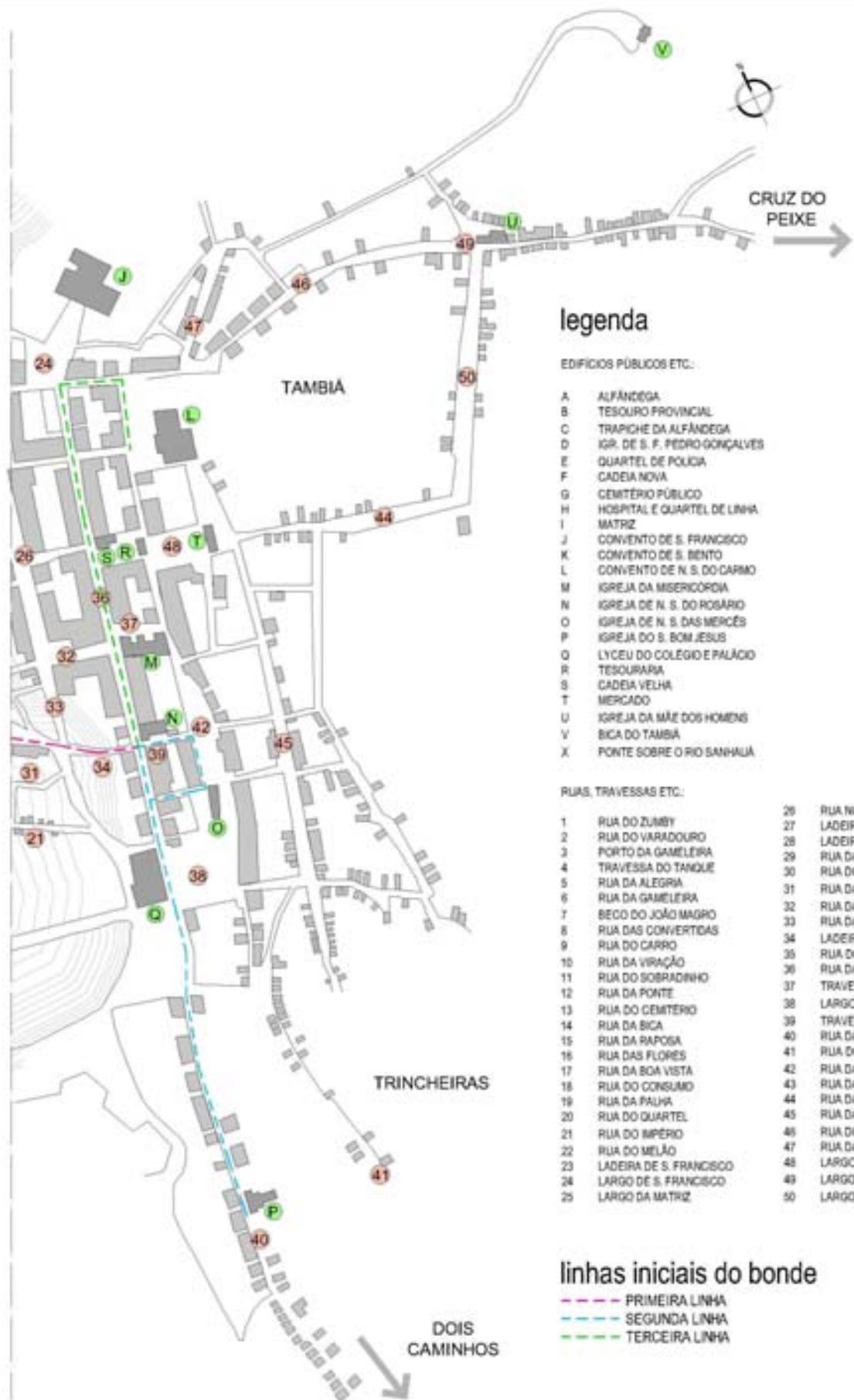
A cidade da Parahyba adentrou o século XX com um abastecimento d'água ainda precário, limitando-se a algumas bicas, fontes e chafarizes. Faltava-lhe uma canalização de esgotos de materiais fecais e de águas servidas e um sistema aperfeiçoado de iluminação. A tais desvantagens somava-se uma “população ociosa proveniente de constantes migrações provocadas pelas secas” GALLIZA (1993: 35).

Na segunda metade do século XIX, durante a administração do francês Henrique Beaurepaire Rohan, o espaço urbano da cidade da Parahyba passou por uma intervenção de dimensões não observadas até então. Os problemas de infra-estrutura urbana acima citados, apesar corriqueiros em seus discursos, não foram priorizados. Ao contrário, foram minorados alguns problemas detectados no traçado urbano da capital: abertura das ruas Formosa (atual Beaurepaire Rohan), dos Quintais (atual trecho sul da avenida General Osório) e do Império (atual Silva Jardim); nivelamento da Ladeira do Rosário, facilitando a ligação entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta. Essas intervenções localizaram-se num trecho da cidade de ocupação aparentemente espontânea e desordenada delimitada pelas ruas do Fogo, dos Quintais, da Imperatriz e do Quartel (ver **PLANTA 02**, p.91), onde predominavam pequenas casas de palha e precárias condições de salubridade. Esse processo, acontecido na década de 1850, foi considerado, inclusive, a primeira reforma urbana da capital idealizada pelo então presidente da província que:

“(...) talvez inspirado por Haussmann, tentando acabar com a confusão labiríntica em que se dispunham as ruas da cidade, tomou providências no sentido de alinhá-las, tendo o cuidado de ter encomendado antes uma planta necessária (ver **PLANTA 01**, p.89) a orientar a disposição ordenada das ruas e a designação das praças, serviços esses que até aquela época não tinham sido realizados” (SÁ, 1999: 63-64).

SÁ (1999: 39) defende a hipótese de que os freqüentes e trágicos efeitos provocados pelo cólera e por outras doenças pestilenciais fizeram com que os administradores locais, a exemplo de Beaurepaire Rohan, na década de 1850, intervissem sobre o espaço urbano com medidas de salubridade pública. O discurso acerca do saneamento e da qualidade de vida nas cidades brasileiras foi intenso nesse período, quando muitas pessoas, de diferentes classes sociais, vieram a falecer, vitimadas por essas epidemias. Dois anos após as medidas de Rohan, em 1859, o presidente Ambrósio Leitão da Cunha – seguindo certamente os preceitos da administração anterior - sancionou uma lei que objetivava, além de outras tantas medidas, disciplinar a construção de imóveis no perímetro urbano.





PLANTA 01:

PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA (1855) EDITADA POR KALINE ABRANTES GUEDES (2006)

DESENHO ELABORADO A PARTIR DA CÓPIA DA PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA LEVANTADA POR ALFREDO BARROS E VASCONCELOS EM 1855, E REDUZIDA POR ARTUR JANUÁRIO GOMES DE OLIVEIRA EM 1905.

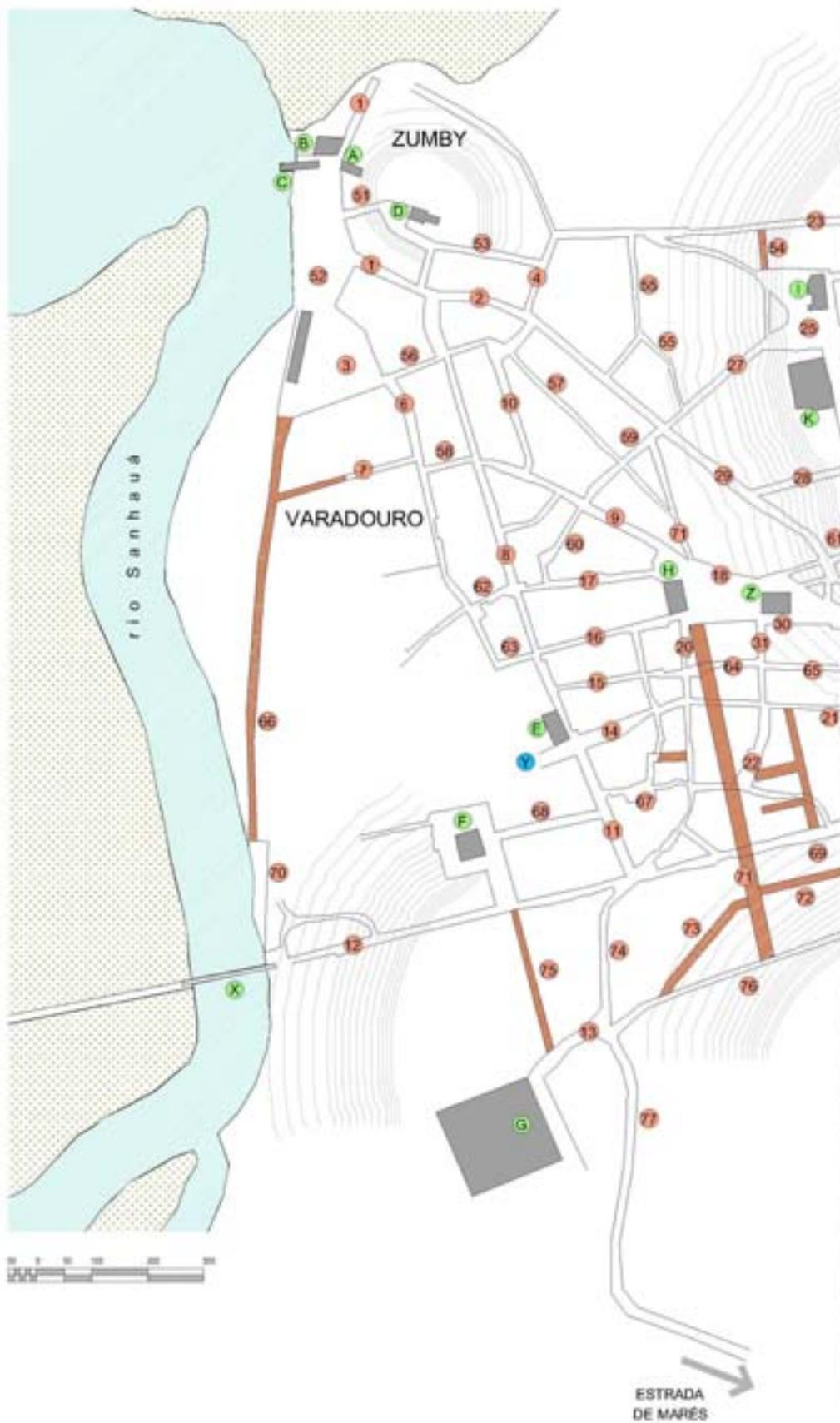
legenda

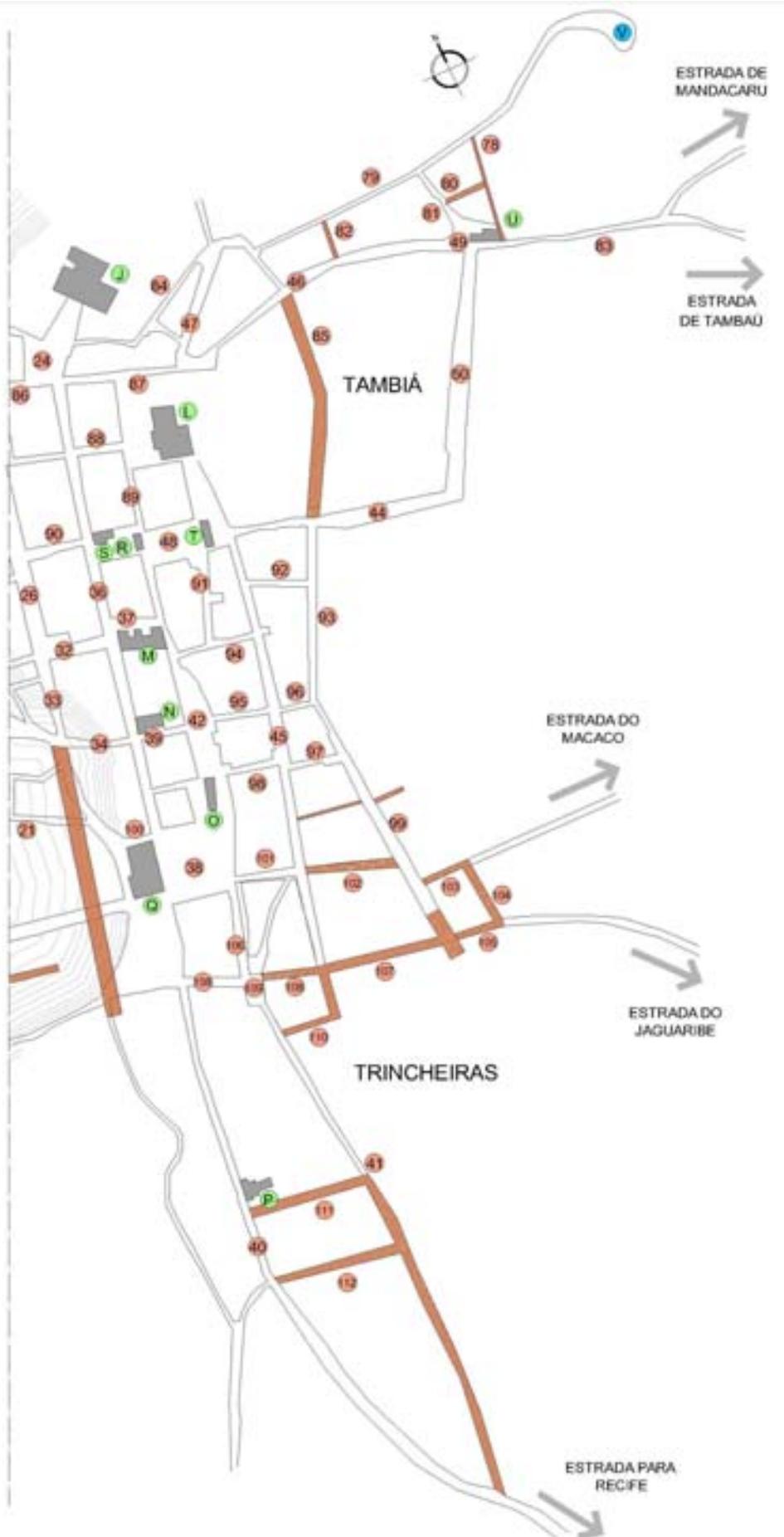
EDIFÍCIOS PÚBLICOS ETC.:

- A ALFÂNDIGA
- B TESOURO PROVINCIAL
- C TRAÇHE DA ALFÂNDIGA
- D IGR. DE S. F. PEDRO GONÇALVES
- E QUARTEL DE POLÍCIA
- F CADEIA NOVA
- G CEMITÉRIO PÚBLICO
- H HOSPITAL E QUARTEL DE LINHA
- I MATRIZ
- J CONVENTO DE S. FRANCISCO
- K CONVENTO DE S. BENTO
- L CONVENTO DE N. S. DO CARMO
- M IGREJA DA MISERICÓRDIA
- N IGREJA DE N. S. DO ROSÁRIO
- O IGREJA DE N. S. DAS MÉRITOS
- P IGREJA DO S. BOM JESUS
- Q LYCÉU DO COLÉGIO E PALÁCIO
- R TESOURO
- S CADEIA VELHA
- T MERCADO
- U IGREJA DA MÃE DOS HOMENS
- V BICA DO TAMBOR
- X PONTE SOBRE O RIO SANHÁJIA
- Y BICA DO GRANITA
- Z TESOURO PROVINCIAL

RUAS, TRAVESSAS ETC.:

- 1 RUA VISCONDE DE INHÁMIA (ANTIGA RUA DO ZUMBY)
- 2 RUA VISCONDE DE INHÁMIA (ANTIGA RUA DO VARADOURO)
- 3 PORTO DA GAMELEIRA
- 4 TRAVESSA DO TANQUE
- 5 RUA DA ALÉGRIA
- 6 RUA DA GAMELEIRA
- 7 BECO DO JÓIA MAGRO
- 8 RUA CONDE D'UJ (ANTIGA RUA DAS CONVENTIDAS)
- 9 RUA DO CARRO
- 10 RUA DA VIRAÇÃO
- 11 RUA DO SOBRADINHO
- 12 RUA VISCONDE DE ITAPIRICA (ANTIGA RUA DA PONTE)
- 13 RUA DO CEMITÉRIO
- 14 RUA DA BICA
- 15 RUA DA RAPOSA
- 16 RUA DAS FLORES
- 17 RUA DA BOA VISTA
- 18 RUA DO CONSUMO
- 19 RUA DA PALHA
- 20 RUA DO QUARTEL
- 21 RUA DO IMPÉRIO
- 22 RUA DO MELÃO
- 23 LADERA DE S. FRANCISCO (RUA DO TANQUE)
- 24 LARGO DE S. FRANCISCO
- 25 LARGO DA MATRIZ
- 26 RUA NOVA
- 27 TRAVESSA BARÃO DA PASSAGEM (ANTIGA LADERA DE S. BENTO)
- 28 BECO DO GÓES (ANTIGA RUA DA MATRIZ OU RUA DE SÃO BENTO)
- 29 RUA BARÃO DA PASSAGEM (RUA DA AREIA)
- 30 RUA DO FOGO
- 31 RUA DA MACABA
- 32 RUA DA MISERICÓRDIA
- 33 RUA DA MEDALHA
- 34 LADERA DO ROSÁRIO
- 35 RUA DO CARMO
- 36 RUA DA DIREITA
- 37 TRAVESSA DA MISERICÓRDIA
- 38 LARGO DO PALÁCIO
- 39 TRAVESSA DO ROSÁRIO
- 40 RUA DAS TRINCHEIRAS





RUAS, TRAVESSAS ETC. (CONTINUAÇÃO)

- 41 RUA DA PALMEIRA
(ANTIGA RUA DO BOI-CHOU)
- 42 RUA DAS MERCÉS
- 43 RUA DA CADEIA
- 44 RUA DA TESOURA
- 45 RUA DA ALAGOA
- 46 RUA DO TAMBÁ
- 47 RUA DA AURORA
- 48 LARGO DO MERCADO
- 49 LARGO DA MÃE DOS HOMENS
- 50 LARGO DE SÃO JOSÉ
- 51 LADEIRA DE S. F. PEDRO GONÇALVES
- 52 PRÁÇA PEDRO II
- 53 RUA DE S. F. PEDRO GONÇALVES
- 54 RUA DE SÃO BENTO
- 55 RUA DA BICA DOS MILAGRES
- 56 BECO DA ESTAÇÃO
- 57 RUA DA ALEGRIA
- 58 BECO DE CARLOS HOLMES
- 59 TRAVESSA DA ALEGRIA
- 60 TRAVESSA DA BOA VISTA
- 61 LADEIRA DAS PEDRAS
- 62 BECO DAS CACIMBAS
- 63 BECO DO MEDEIROS
- 64 RUA DO UMECERO
- 65 RUA DA MACABA
- 66 ESTRADA DE SANTANA
- 67 RUA DO MULUNGU
- 68 RUA DA CADEIA NOVA
- 69 RUA DA IMPERATRIZ
- 70 LARGO DO SANTANA
- 71 RUA FORMOSA
- 72 RUA DA ESTRADA NOVA
- 73 TRAVESSA DO CAUERO
- 74 RUA DA MARTINHA
- 75 TRAVESSA VISCONDE DE ITAPARICA
- 76 RUA DO CAUERO
- 77 RUA DO RIACHO
- 78 BECO DA MÃE DOS HOMENS
- 79 RUA DA BICA
- 80 RUA DO ENBOMA
- 81 RUA MAIOR MOREIRA
- 82 BECO DO BARRÃO ALTO
- 83 RUA DA MÃE DOS HOMENS
- 84 MURRO DE SÃO FRANCISCO
- 85 RUA DE SANTO ELIAS
- 86 RUA DA MATRIZ
- 87 RUA DE SÃO FRANCISCO
- 88 RUA DO CARMO
- 89 RUA VISCONDE DE PELOTAS
- 90 BECO DA COMPANHIA
- 91 RUA DO DINIZ
- 92 RUA DA SENZALA
- 93 RUA DE SANTO ANTÔNIO
- 94 BECO DO DINIZ
- 95 TRAVESSA VISCONDE DE PELOTAS
- 96 BECO DAS ALMAS
- 97 BECO DO BARRÃO
- 98 TRAVESSA DAS MERCÉS
- 99 RUA NOVA DA ALAGOA
- 100 BECO DO LICÉU
- 101 BECO DO PASSINHO
- 102 TRAVESSA DA ALAGOA
- 103 BECO DO MACACO
- 104 TRAVESSA DO JAGUARIBE
- 105 RUA DO JAGUARIBE
- 106 RUA DA MANGUEIRA
- 107 BECO DE JAGUARIBE
- 108 TRAVESSA DA MANGUEIRA
- 109 LARGO DA MANGUEIRA
- 110 TRAVESSA DO CHÃO D'URO
- 111 TRAVESSA DO BOM JESUS
- 112 RUA DA LARANJEIRA

■ VIAS URBANAS ABERTAS
OU PROLONGADAS ENTRE
OS ANOS DE 1855 E 1889.

PLANTA 02:

PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA (1889) EDITADA POR KALINE ABRANTES GUEDES (2006)

DESENHO ELABORADO A PARTIR DA PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA ELABORADA POR WILNYA VIDAL E

ALBERTO SOUZA COM BASE NA PLANTA DE ALFREDO BARROS E VASCONCELOS (1855) E NAS INFORMAÇÕES CONTIDAS NA MONOGRAFIA DA CIDADE DA PARAHYBA DO NORTE ELABORADA POR VICENTE GOMES JARDIM (1889)

Como se pode constatar na **PLANTA 01** (p.89), na metade do século XIX, a capital da Paraíba do Norte configurava-se como uma cidade de pequeno porte que se espalhava pela faixa de terra próxima ao atracadouro do Sanhauá subindo as íngremes ladeiras e caminhos que se abriam para chegar ao planalto, onde foi erguida a capela de Nossa Senhora das Neves e foram abertas as primeiras ruas da cidade. Todavia, a expansão ainda não seguia os sentidos norte e oeste devido a obstáculos naturais - o rio Sanhauá e os mangues. A expansão para o leste, em direção aos mares do Atlântico, também acontecia timidamente, pelo caminho que se abria em Tambiá passando pelo sítio Cruz do Peixe, pois o alagadiço da Lagoa dos Irerês tornara difícil esse desbravamento. Havia ainda o caminho para o sul, em direção ao Estado de Pernambuco, seguindo pelas Trincheiras e pelo sítio Dois Caminhos.



FIGURAS 24 e 25: Vista da Rua Nova (atual General Osório) em 1877; Antigo Beco da Misericórdia (atual Peregrino de Carvalho), ligando a Rua Direita à Rua Nova, em 1877, respectivamente.

FONTE: RODRIGUEZ, 1994: 6; 20.

Como dito anteriormente, nesse período, Cidade Baixa e Cidade Alta já eram os dois planos nitidamente separados em que o núcleo urbano se dividia. A primeira, também conhecida por Varadouro, tinha como ocupação principal o comércio local, quase sempre de portugueses, com firmas de exportação, atacado e varejo; a segunda destinava-se à “exaltação de Deus e ao exercício do Poder, através de igrejas, mosteiros, palácios e edifícios reais sempre em contraste com o casario miúdo que descia pelas ladeiras e perdia-se em sítios como Tambiá e Jaguaribe” (RODRIGUEZ, 1994: 16)⁵⁰. A expansão para o litoral e para o sul também teve um tímido início nesse período, mais precisamente a partir de 1855.

Cerca de quarenta anos depois, em 1889, enquanto em outras cidades do país disseminavam-se ideais e esperanças que o regime republicano anunciaría, a imprensa da capital paraibana revelou-se pelas severas críticas ao estado de atraso e abandono em que sua cidade

⁵⁰ Essa característica foi quase sempre comum nas cidades de colonização portuguesa. Como exemplo dessa separação de planos, ou seja, cidade alta e cidade baixa, têm-se ainda as cidades de Natal, Salvador, Olinda, entre tantas outras.

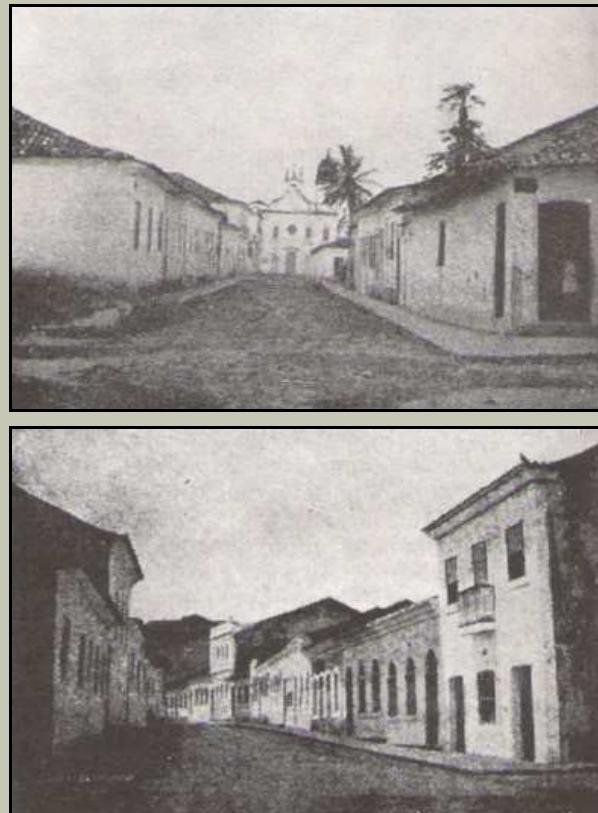
encontrava-se: algumas de suas ruas ainda se mostravam desalinhadas e sujas, os prédios eram desobedientes a um plano arquitetônico, enfim, suas características revelavam uma cidade de três séculos, mas que ainda conservava em seu semblante nítidos traços da antiga Freguesia de Nossa Senhora das Neves, Filipéia, Frederika (SÁ: 1999: 28) (ver **PLANTA 02**, p.91).

Comparando-se a **PLANTA 01** (de 1858, de autoria de Alfredo de Barros e Vasconcellos) com a **PLANTA 02** (de 1889, elaborada por Wylnna Vidal), percebe-se que nesse intervalo de cerca de trinta anos foram poucas e pontuais as intervenções impostas sobre o espaço urbano da cidade da Parahyba. Nos primeiros anos do novo regime político a capital ainda não contava com vários dos ícones que representavam a modernidade, ou seja, ainda não dispondo de um sistema de abastecimento de água potável, de uma rede de esgotos para o escoamento de matérias fecais e águas servidas, sem um programa de limpeza pública, sem a adoção de um sistema aperfeiçoado de iluminação e sem a construção de carris de ferro⁵¹.

Entretanto, em 1876, a cidade já dispunha de ligação com a rede nacional do Telégrafo, pelo Recife. Em 1889, teve o Teatro Santa Rosa inaugurado e o Jardim Público já se achava aberto diariamente para o usufruto da elite local, sendo inclusive considerado “um embellemento necessario, cuja ausencia entre nós dava logar a justo reparo, por quanto mesmo cidades secundarias já o têm adoptado” (JORNAL DA PARAHYBA, 16 de março de 1889).

A propósito de suas condições físicas, no ano de 1889, o Jornal da Parahyba, um dos mais influentes do Estado, publicava a seguinte descrição:

“Esta capital está bem situada, sua posição é mais ou menos elevada, seu terreno de optima qualidade e superficie de solo tapisado sempre



FIGURAS 26 e 27: Antigo Beco do Carmo (atual Travessa Conselheiro Henriques), em 1877; e trecho da Rua da Areia, na esquina com o antigo Beco do Tanque, no ano de 1895, respectivamente.
FONTE: RODRIGUEZ, 1994: 36,40.

⁵¹ No ano de 1880, iniciaram-se os serviços da Estrada de Ferro Conde d'Eu. Entretanto, o trecho que faria a ligação entre a capital e Cabedelo apenas teve início no ano de 1888.

de abundante e viçosa vegetação ainda mesmo em tempo de secca como actualmente, os seus declives naturaes podem dar facil esgoto as aguas pluviaes, a seus pés correm os rios Parahyba e Sanhauá; tem pois a cidade condições essenciais para uma boa salubridade. Entretanto está longe de reunir a muitos respeitos as necessárias condições hygienicas e de offerecer por conseguinte aos seus habitantes aquellas vantagens e commodidades que seriam para desejar. Quando olhamos para nossas habitações, quer publicas, quer particulares, salvas poucas excepções, vemos que elas são construídas com esquecimento das leis de hygiene, que determinam que em sua edificação sejam observadas as seguintes regras: bem construídas e arejadas; bem esclarecidas, enxutas, aceiadas e de fácil acesso, guardando em suas devidas dimensões aberturas correspondentes e regularmente dispostas" (JORNAL DA PARAHYBA, 23 de março de 1889).

O mencionado esquema de distribuição física das cidades em dois planos distintos – Cidade Baixa e Cidade Alta -, porém integrados, foi característica comum e estratégica nos pontos de colonização portuguesa. Desse modo, constituíam a Cidade Alta os bairros de Nossa Senhora das Neves, Trincheiras e Tambiá (ver **PLANTA 02**, p.91), cujos limites eram a Cruz do Peixe, à leste; os Dois Caminhos, ao sul; e, ao norte, o Zumbi (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1907: 41). A parte baixa concentrava um único bairro: o Varadouro.

O perímetro da cidade da Parahyba, iniciando no Cais do Varadouro, compreendia: seguindo o sentido sudoeste, até a ponte sobre o Rio Sanhauá, partia-se pela rua da Imperatriz - onde se localizavam as casas e os quintais das ruas das Trincheiras, Matinha, travessa da Matinha, Formosa e Cajueiro - até Dois Caminhos, seguindo deste ponto pela rua das Palmeiras, Alagoa de Frente, e de Detraz e Tesoura. Seguia-se então pela rua São José até a Igreja Mãe dos Homens e daí até as estradas que seguiam para a praia de Tambaú e a fazenda Boi-Só. Dessas duas ruas de Tambiá até o Cais do Varadouro dispunham-se a Rua por trás da Matriz, a Ladeira do Tanque, a rua do Zumbi e a rua São Pedro Gonçalves (ver **PLANTA 02**, p.91) (SÁ, 1999: 28-29).

Dentro do perímetro anteriormente citado, referente ao ano de 1889, distribuíam-se cinqüenta e nove ruas, ou melhor, sessenta e duas, contando outras três que, sem denominação específica, ocupavam um lugar conhecido por Jardim, localizado no Varadouro. Destas, trinta e quatro localizavam-se na Cidade Baixa e vinte e oito na Cidade Alta. Desse total de sessenta e duas, apenas em onze caminhava-se sobre calçamento. Preenchendo essas ruas de forma ora concentrada, ora esparsa, distribuíam-se 2.096 (dois mil e noventa e seis) prédios. Dentre estes, apenas noventa e quatro eram sobrados. Contrastantemente havia 876 (oitocentas e setenta e seis) casas de palha (REVISTA DO IHGP, 1910: 90)(SÁ, 1999: 29).

Na parte alta da cidade localizava-se seu centro administrativo, com dez edifícios de caráter público: Palácio do Governo, Liceu, Tesouraria da Fazenda, Paço Municipal, Casa do Mercado, dois Palacetes de Instrução Primária, Repartição dos Correios, Próprio Provincial da Cruz do Peixe e Casa da Pólvora. Além das residências, os prédios particulares eram dois: o Hospital da Santa Casa de Misericórdia e o Teatro Santa Cruz. Existia ainda o Cemitério da Cruz do Peixe, pertencente à Santa Casa de Misericórdia (REVISTA DO IHGP, 1910: 90-91) (SÁ, 1999: 29-30).

Os edifícios públicos localizados na Cidade Baixa eram: Tesouro Provincial, Quartel de Linha, Enfermaria Militar, Quartel de Polícia, Cadeia Nova, Trapiche, Armazém e Vigia da Alfândega, Capitania do Porto, Trem de Guerra, Matadouro, Casa da Pólvora e Guarda da Ponte. Os edifícios particulares de maior porte eram apenas dois: Estação Ferroviária Conde d'Eu e o prédio do armazém da mesma empresa (ver **FIGURA 30**). Nesta parte da cidade encontrava-se também o Cemitério Público Senhor da Boa Sentença. Em toda a capital existiam três conventos e onze igrejas, distribuídos nos dois planos já citados (REVISTA DO IHGP, 1910: 92-93) (SÁ, 1999: 28-29).



FIGURAS 28, 29, 30 e 31: Vista da Rua Visconde de Inhaúma (atual João Suassuna), em 1880; Antigo Largo da Gameleira (atual Praça Álvaro Machado), em 1894; Estações da Ferro-Carril e da Estrada de Ferro Conde d'Eu construídas em torno da praça Álvaro Machado; vista do Teatro Santa Rosa, no Campo do Conselheiro Diogo), em 1902, respectivamente.

FONTE: RODRIGUEZ, 1994: 50, 61, 62, 104.

Ainda dentro do perímetro urbano da cidade da Parahyba, existiam alguns largos e praças, geralmente batizados com nomes de chefes das classes política, econômica e religiosa.

Na Cidade Alta (ver **PLANTA 01**, p. 89) estavam localizados o Pátio do Palácio (atual praça Venâncio Neiva), o Campo do Comendador Felizardo (atual praça João Pessoa), a Praça do Comendador Silvino da Cunha, o Campo do Conselheiro Henriques (atual praça Dom Adauto), a Praça do Coronel Luiz Ignálio, o Largo do Erário (atual praça Rio Branco), o Pátio das Mercês (atual praça 1817), o Largo da Mangueira, o Pátio da Mãe dos Homens (atual praça Antônio Pessoa) e o Largo da Matriz.



FIGURAS 32 e 33: Vista do Palácio do Governo na rua Direita (atual Duque de Caxias) no ano de 1890; Vista geral da praça Pedro Américo no ano de 1903.
FONTE: VIDAL, 2004: 14.

Na Cidade Baixa ou Varadouro, situava-se a Praça Pedro II, o Largo da Gameleira, o Pátio de São Frei Pedro Gonçalves, o Largo da Viração, o Campo do Conselheiro Diogo (ver **FIGURA 31 e 32**) (atual praça Pedro Américo), o Largo da Cadeia Nova, o Pátio do Quartel de Polícia (atual Aristides Lobo), o Largo do Sobradinho e o Largo do Sanhauá.

Através dessa descrição e das fotos até então apresentadas do espaço físico da capital pode-se perceber que, em 1889, a cidade da Parahyba não se inseria dentre as mais importantes e expressivas cidades brasileiras. Seus edifícios particulares eram, em sua grande maioria, modestos e sem rigor arquitetônico; suas ruas eram geralmente estreitas, sem calçamento, passeio, arborização e asseio; seus espaços públicos, em geral, ainda não dispunham de tratamento adequado à sua utilização; sua população era relativamente pequena; o núcleo urbano condensava-se nos quatro bairros citados - Varadouro, Tambiá, Nossa Senhora das Neves e Trincheiras - e, em seu entorno, dispunham-se alguns sítios e chácaras; a disposição de algumas de suas ruas e edificações não seguia norma ou legislação pré-determinada ficando a critério de fiscais municipais ainda pouco experientes em termos de urbanização.

A maioria dessas características permaneceu imutável até a primeira metade do século XX, pois, os recursos eram escassos - o algodão, principal produto do Estado e fonte maior de suas rendas, ainda não gerava dividendos suficientes - e as administrações locais, ainda que ansiassem por melhorias, pouco podiam realizar sobre a urbe, além das pequenas reformas, reparos e conservações nos Próprios do Estado e nos espaços públicos.

Todavia, como se observará adiante, essa realidade começou a transformar-se, a partir da administração de Walfredo Leal (1905-1908) e, principalmente, da de João Machado (1908-1912) em diante. Esse processo de *remodelação* urbana coincide temporalmente com o aumento das arrecadações estaduais por conta da ampliação da produção do algodão e da obtenção de melhores preços nos mercados nacional e internacional. Desde então, a cidade da Paraíba começou a adquirir uma nova feição e a agregar, ao seu cotidiano, importantes símbolos do progresso e da modernidade.



FIGURAS 34, 35 e 36: Vista da antiga rua da Cadeia (atual Visconde de Pelotas) no ano de 1910; Vista geral da Rua Nova (atual General Osório) no ano de 1914. Detalhe para a Catedral, ao fundo, para os largos passeios - com arborização ainda ausente - e para os postes de iluminação centralizados na rua; e vista da antiga rua Barão da Passagem (também conhecida como rua da Areia) no ano de 1914, respectivamente.
FONTE: RODRIGUEZ, 1972.

Comparando-se às cidades mais desenvolvidas do Brasil, pode-se afirmar que a cidade da Paraíba cresceu de modo ainda tímido. No entanto, estabelecendo essa comparação com os seus séculos anteriores, esse crescimento torna-se bastante relevante.

No ano de 1907, em artigo do Almanaque do Estado, as ruas da cidade da Parahyba já eram descritas como largas, arejadas e, em sua maioria, calçadas. E que, para sua conservação, a Prefeitura Municipal mantinha de um serviço regular de limpeza. Quanto às edificações, eram descritas como sólidas, com cômodos confortáveis sem, contudo, obedecer às regras arquitetônicas (ALMANAK (...) 1907: 41). Essas informações de caráter propagandista, no entanto, não correspondiam totalmente à realidade. Sendo o almanaque uma publicação de divulgação do Estado, comumente pecava em alguns exageros. Infelizmente, até esse ano, muitas das ruas da cidade da Parahyba ainda não contavam com calçamento, o serviço de conservação era precário e ineficiente e continuavam sendo sentidos os efeitos negativos das epidemias e das levas de retirantes que se instalavam em péssimas condições pela cidade fugindo das secas.

A necessidade da população parahybana por medidas saneadoras⁵², aliada às perspectivas da passagem do século e aos ideais progressistas e modernistas, fez com que, progressivamente e de acordo com o capital disponível e com o grau de competência do administrador público, fossem realizadas importantes modificações no cenário urbano da cidade da Parahyba. Essas primeiras modificações tiveram início no governo de Walfredo Leal (1905-1908) e foram determinantes na *remodelação* urbana pela qual passou a capital em anos seguintes. Dentre as melhorias que alcançaram a cidade da Parahyba, a partir de meados da década de 1900 até 1915, incluem-se: a água encanada, a eletricidade e o bonde elétrico, o cinema, o automóvel e a sua primeira instituição bancária. Todas essas novidades sugeriam que a cidade estava saindo do seu estado provinciano e caminhando rumo à modernidade.

No final da primeira década do século XX, o Estado da Parahyba do Norte foi contemplado com o seu primeiro automóvel (1909) de propriedade particular, do negociante Francisco Vergára, com residência em Santa Rita e chefe da casa de estivas F.H. Vergára & CIA. No ano seguinte, a cidade assistiu à fundação do seu primeiro cinema, o Pathé (1910), de propriedade do empresário e defensor da bandeira progressista, Manuel Garcia de Castro. Antes desta data as seções de cinema da capital eram apresentadas no cinema Rio Branco, que funcionava no Teatro Santa Rosa.

⁵² Na Cidade da Parahyba, o discurso sobre a necessidade de medidas sanitárias já podia ser identificado desde a segunda metade do século XIX. Ocorria que, “através da imprensa local, muitas vezes dirigida por médicos ou fazendo-se ocupar por suas idéias, apelava-se às autoridades governamentais medidas para sanear a capital insalubre”. Dentre os pedidos mais comuns estavam: o serviço de limpeza pública; a destruição de bairros insalubres; a aplicação de posturas com relação aos animais circulantes; o serviço de água e esgoto e a iluminação elétrica da cidade. Era também comum nesses artigos a indignação da população quanto aos retirantes, tangidos pelas secas, que acampavam em péssimas condições higiênicas em alguns trechos da capital, tornando ainda mais feias algumas de suas ruas e contribuindo na disseminação de pestes e outras doenças (SÁ, 1999: 4).

Foi também durante a primeira década do século XX que a cidade da Parahyba teve algumas de suas instituições de ensino implementadas. Além dos cursos particulares ministrados nas residências por homens e mulheres letrados, funcionavam os seguintes colégios: Santa Júlia, São José, Instituto Maciel Pinheiro, Nossa Senhora das Neves e o Colégio Diocesano (ALMANAK (...) 1907: 250). Ainda assim, a freqüência nas escolas continuou sendo privilégio de alguns poucos.

Durante o governo do médico João Machado (1908-1912) muitos espaços da cidade da Parahyba foram transformados e adaptados aos códigos estéticos modernos, deixando para trás várias de suas feições coloniais. As administrações, estadual e municipal, empenharam-se em *remodelar* o espaço urbano público, dotando-o de coretos, fontes, estatuárias, bancos, arborização, entre outros equipamentos que promoviam a cultura e o lazer da elite. Como exemplo, pode-se citar o embelezamento do Jardim Público que, em 1913, recebeu nova arborização, novo mobiliário – bancos e postes - importado da Europa e um novo coreto para apresentações culturais e políticas (SORIANO, 2001: 50). As edificações públicas e particulares também agregaram novos elementos e conceitos para a criação de um cenário moderno. Ataviados com elementos como platibandas, balaústres, cornijas, pilastras e gradis rebuscados, os edifícios limitavam as ruas, avenidas e praças, contribuindo na composição das perspectivas do cenário urbano.

Até 1914 a capital do estado pôde ver realizadas importantes obras sobre seu traçado urbano. Como exemplo da agitação que a sociedade vivenciava nesse início de século, pode-se citar: a ampliação de seu perímetro urbano, com a abertura de várias ruas e avenidas; a entrega de parte do sistema de abastecimento d'água; a eletricidade; o sistema de bondes a tração animal, posteriormente substituídos por linha eletrificada; os passeios domingueiros pelas praças, jardim público, e praias da cidade, especialmente a já estimada Tambaú. Estas últimas atividades passaram, progressivamente a ser apreciadas pela população mostrando os tempos modernos e o novo cotidiano dos cidadãos parahybanos.

Os edifícios públicos e particulares da cidade da Parahyba também sofreram transformações nesses primeiros anos de República. Os princípios higienistas e saneadores que nortearam as primeiras modificações impostas sobre o espaço urbano também se aplicaram às edificações, que passaram a receber ventilação e insolação diretas através de recuos laterais e frontais em relação ao lote; as esquadrias também tiveram seu número e dimensões ampliadas; ladrilhos, azulejos e cimentados passaram a ser amplamente utilizados para revestimento de pisos e paredes, internos e externos; os telhados foram escondidos com platibandas e suas águas coletadas e transportadas através de calhas industrializadas, geralmente importadas,

impedindo que á água das chuvas se derramassem sobre os passeios públicos, então bastante valorizados e utilizados pela população que por eles circulava; enfim, estas entre outras modificações tinham por objetivo alcançar melhores condições de higiene e de qualidade de vida para os moradores da cidade.

Todas essas reformas urbanas implementadas até 1914 na cidade da Parahyba, inclusive sobre as edificações públicas e particulares de famílias mais abastadas, prenunciavam os modernos tempos vindouros. Nesses termos, a arquitetura e o urbanismo, conjuntamente, começavam a atribuir um novo cenário à paisagem citadina parahybana, agora dentro dos preceitos da ideologia higienista e de *embelezamento* e *aformoseamento* dos espaços urbanos públicos, garantindo, aos poucos, à população um ambiente dotado de ícones representativos dos ideais modernos e progressistas. Dentre os ícones que foram incorporados ao espaço urbano da Cidade da Parahyba até 1914, merecem destaque:



FIGURAS 37 e 38: Imagens de ângulos distintos do espelho d'água do Parque Arruda Câmara, onde se localiza a Fonte de Tambiá.

FONTE: Revista ERA NOVA, 01.08.1922; Revista ERA NOVA, 07.09.1923.

4.1 O SISTEMA DE ABASTECIMENTO D'ÁGUA

Durante os seus quatro primeiros séculos de existência, o abastecimento d'água da cidade da Parahyba provinha de bicas e cacimbas, públicas ou mesmo particulares. As principais fontes para consumo, localizadas nas imediações da comunidade, eram Tambiá (ver **FIGURAS 37 e 38**), Gravatá, Milagres e Cacimba do Povo. Com o fim da escravidão, tornou-se comum pelas ruas da cidade a figura do ‘aguadeiro’. Antes disso, os escravos eram os responsáveis pelo transporte da água das fontes às residências de seus senhores. O aguadeiro (ver **FIGURA 39**) transportava a água armazenada em barris de madeira, no lombo de burros, às portas das casas e vendiam “20 (vinte) litros do precioso líquido ao preço de 10 réis” (SÁ, 1999: 31).

Também foi comum a utilização das fontes, durante um longo período, para passeio e banho público. Essa atividade tornou-se inclusive uma espécie de diversão domingueira até meados da década de 1910, especialmente para a população de renda mais baixa, quando se

estabeleceram posturas municipais inibindo esse tipo de comportamento. Há relatos de que, “aos domingos, nas cacimbas da cidade baixa, tomava-se banho a dez réis” (RODRIGUEZ, 1994: 110).

O estabelecimento de uma rede de distribuição de água potável na cidade da Parahyba representava, acima de outros fatores como modernização e comodidade, um cuidado necessário com a salubridade de sua população. Era um serviço de infra-estrutura básica há tempos desejado pelos vários estratos de sua sociedade, que garantiria melhores condições higiênicas e de saúde.

A chegada do século XX e as expectativas inerentes a esse fato pareciam ter aumentado a inquietação do governo e da elite urbana em dotar a cidade da Parahyba de tamanha benfeitoria. Afinal, muitas das capitais brasileiras já desfrutavam de tão importante melhoramento urbano. Através das mensagens e relatórios presidenciais, pôde-se observar que o abastecimento d’água da capital foi uma preocupação freqüente em vários governos estaduais, em especial nas duas gestões de Álvaro Machado (1902-1906/ 1904-1905) e na gestão de Walfredo Leal (1905-1908). Em muitos dos discursos pronunciados por Walfredo Leal⁵³, acerca da cidade e de sua administração, observou-se o seu anseio em contemplar a cidade com um adequado abastecimento que viesse contribuir com o conforto e a saúde de sua população.

Apesar de seus discursos entusiasmados, não foi ainda durante o governo de Walfredo Leal que a cidade da Parahyba pôde ver realizado seu sistema de abastecimento d’água e demais beneficiamentos supracitados. Apenas no governo seguinte, o do médico João Machado (1908-1912), foi inaugurada uma primeira parcela do sistema, mas ao que pareceu, apresentava alguns problemas de distribuição e não atendia à totalidade da população. Apenas

⁵³ “O Governo do estado, no patriótico intuito de dotar a cidade com um bom serviço desta naturesa, procurando as águas para seu consumo, em mananciaes abundantes e salubres, onde seja colhida de primeira qualidade, procede aos estudos preliminares, achando-se apparelhado, para em muito breve tempo, tornar em realidade semelhante melhoramento (...) Quanto ao emprehendimento de dotar esta capital de um completo serviço de abastecimento d’agua, esgoto e iluminação é uma preocupação continua de minha administração, é um compromisso de honra que me impuz e não descansarei enquanto não vil-o tornado uma realidade (...) Attenta a noticia da prosperidade de nosso estado e de seo credito, têm aparecido diversos pretendentes á execução por meio de empresas particulares, de taes serviços, já relativos ao abastecimento d’agua, já ao esgoto e á illuminação publica” (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1907: 42-43; 260-261). “A actual Administração do Estado tão proveitosa e fecunda em sua política econômica acha-se aparelhada para em muito breve tempo dotar a capital com o mais palpitante melhoramento como seja a canalisação d’agua potável e esgoto; no intuito de conseguir um bom serviço desta naturesa, e em resultado dos estudos technicos, mandados proceder já fez aquisição para o Estado de mananciaes, abundantes e salubres onde serão collectadas as águas, reconhecidas de primeira qualidade, para o consumo da cidade. As plantas e orçamentos organisados por peritos profissionaes já se achão concluídos, aguardando apenas, o resultado dos editaes aqui e na Europa mandados publicar, chamando concorrentes pra contractar a execução das referidas obras” (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1908: 106).

parte da Cidade Alta foi contemplada com o serviço de abastecimento que, no dia oito de abril de 1911, teve a chaminé da casa de máquinas inaugurada com festa.

O início das obras para o abastecimento da capital aconteceu em junho de 1909 e seguiu as diretrizes do projeto de Miguel Raposo⁵⁴. Os recursos iniciais aplicados na limpeza e escoamento das águas da bacia do Jaguaribe foram do próprio Estado⁵⁵. Seguiu-se então a construção do primeiro poço – ainda existente na Mata do Buraquinho – cujas despesas somaram o valor de 5:303\$820. Amostras da água desse primeiro poço foram separadas e enviadas para testes laboratoriais no Rio de Janeiro e em São Paulo. Os resultados atestaram que a água era de boa qualidade para o consumo humano, o que foi celebrado, dando-se continuidade à obra (RODRIGUEZ, 1994: 120).

Em janeiro de 1910 tiveram início os serviços de limpeza da bacia do Buraquinho e de abertura das valas no rio Jaguaribe e no rio dos Macacos. Em fevereiro, o engenheiro alemão Victor Kromenacker veio auxiliar Miguel Raposo na abertura de outros três poços. João Machado havia incumbido Kromenacker de procurar no Recife o material necessário para a construção dos poços que iriam fornecer água para a cidade. A construção dos poços na bacia do rio Jaguaribe, no entanto, estava apresentando dificuldades em virtude da grande quantidade de água nos lençóis subterrâneos. Segundo os estudos do engenheiro Miguel Raposo, a profundidade mínima do poço deveria ser de 14 metros e, para vencer os vários fluxos d'água até se chegar à profundidade desejada, tinha-se que se dispor de um motor a vapor. Após algumas dificuldades, Kromenacker conseguiu o material indicado para as obras, que foram iniciadas em seguida. Essa etapa de construção dos poços, segundo o engenheiro, era a que



FIGURA 39: Pintura em Acrílico sobre tela de Rodrigues Lima retratando o fornecimento de água na Rua da Viração (atual Gama e Melo) em 1910. Detalhe para os aguadeiros, com tonéis no lombo de burros fazendo a venda d'água.
Série: Parahyba Ontem e Hoje.

⁵⁴ Miguel Raposo tinha formação em Direito e foi o Diretor das Obras Públicas do estado na administração de João Machado (1908-1912).

⁵⁵ Com o esgotamento do prazo dos editais de concorrência para o Serviço de Abastecimento da capital, publicados ainda no governo de Walfrido, sem que nenhuma resposta, em condições vantajosas, fosse apresentada, “e não querendo o Governo retardar por mais tempo, trabalho de natureza tão urgente, resolveo iniciar o serviço de abastecimento d’água, cercando-se, porém, das garantias precisas, para no primeiro momento opportuno, aceitar offertas rasoaveis para a realização dos mencionados trabalho”. No entanto, ao que parece, o custeio de toda a obra foi efetivado pelo próprio governo, utilizando-se das receitas arrecadas pelo cofre público. (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1910: 172).

apresentava maior grau de dificuldade de execução dentre os serviços hidráulicos projetados para o abastecimento.

Nas obras executadas no primeiro semestre de 1910, foram gastos 25:627\$290. Em novembro, foi repassada aos negociantes de Hamburgo a quantia de 32:650\$000, equivalente a primeira prestação dos canos de ferro. A segunda prestação, no valor de 32:135\$920, foi paga em julho de 1911. Ainda em novembro de 1910, foram encomendadas a negociantes londrinos as caldeiras, a torre hidráulica, além de outras máquinas, cuja prestação, no valor de 19:970\$380, foi paga em março de 1911. Em julho do mesmo ano, já se achavam assentados os tubos condutores da rede-tronco que iam das bombas da casa de máquinas ao ponto destinado à caixa d'água distribuidora da cidade. Esta, juntamente com a torre hidráulica, foi situada na recém-inaugurada Avenida Central, que posteriormente tornou-se conhecida por Avenida João Machado (RODRIGUEZ, 1994: 121-123).

A inauguração do abastecimento d'água da cidade da Parahyba⁵⁶ aconteceu no dia 21 de abril de 1912, ao som de discursos, foguetes e banda de música. Ao contrário do mau presságio de alguns quando afirmavam que “o Estado não se encontrava naquele tempo financeiramente



FIGURAS 40 e 41: Pinturas em acrílico sobre tela de Rodrigues Lima retratando a sede da estação de bondes em Cruz do Peixe, década de 1910. Série: Parahyba Ontem e Hoje. Na segunda figura já podem ser observados os postes da fiação elétrica e, ao fundo, a estação da Ferrovia Tambaú.

⁵⁶ Antes da realização desse grande empreendimento na capital, houve tentativas, em sua maioria frustradas, de captação e encanamento de água na cidade. Por exemplo, ainda em 1895, durante o governo de Álvaro Machado, foi publicado edital de concorrência para realização das obras do serviço de abastecimento da cidade da Parahyba. Entretanto, por razões financeiras e certamente por desinteresse no tocante a investimento em localidade ainda tão pobre e inexpressiva, o empreendimento não obteve êxito e teve de ser adiado. Passada essa desilusão, o mesmo governador resolveu trilhar outro caminho: mandou perfurar um poço, no qual instalou uma bomba e uma caixa d'água para armazenamento do líquido extraído, que passou a abastecer o Palácio do Governo e o Jardim Públíco – neste, podia-se observar um chafariz com água jorrando do bico de uma águia ornamental. Já em 1905, o Dr. Francisco Alves de Lima Filho, através de iniciativa e financiamento particulares, canalizou a água de um poço que, por gravidade, abasteceria sua residência. A canalização descia pela Ladeira de São Francisco até a rua da Areia, onde estava localizada sua moradia. Durante algum tempo, o empreendimento gerou lucro ao seu idealizador, que vendia uma lata de 18 litros de água por 40 réis. Todavia, certamente não cobriu as despesas tidas com a canalização e armazenamento, pois a caixa d'água construída não suportou sua pressão e arrebatou. A água era vista em córregos pela vizinhança, que logo se apavorou (RODRIGUEZ, 1994: 117-118) (SORIANO, 2001: 45).

forte para obra de tal envergadura”, o governo assumiu a deliberação e o encargo de tão grande melhoramento urbano e efetivou sua concretização (RODRIGUEZ, 1994: 121).

Antes do governo de João Machado, ou seja, até o governo de Walfredo Leal, “a pobreza do Estado era comovedora e recursos extraordinários – originados de empréstimos ou auxílios da União – eram literalmente inexistentes”, salvo quando a seca se transformava em calamidade. Desse modo, pouco se podia fazer. As arrecadações eram exíguas e mal serviam para pagar o seu pequeno e mal remunerado funcionalismo, o que nem sempre podia ser feito com pontualidade (TRIGUEIRO, 1982: 24-35). Por exemplo, da curta receita arrecadada em 1906, um valor total de 108:514\$832, apenas pôde ser retirada a importância de 25:049\$256 para aplicação em alguns poucos benefícios públicos: limpeza da cidade, serviço de remoção de lixo, calçamento e construção de passeios na rua General Osório⁵⁷, terraplenagem de ruas não calçadas, serviços de conservação das praças e da fonte do Tambiá e desapropriações para alterar ou melhorar o traçado das ruas da cidade. O governo reconhecia e lamentava, através de seus relatórios e mensagens, os poucos recursos dispostos aos serviços de utilidade pública (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1908: 255).

Ainda assim, Walfredo Leal trouxe importante contribuição no momento em que saldou as dívidas do Estado que há bastante tempo vinham se acumulando. E isso certamente permitiu que no governo seguinte, parte da receita arrecadada pudesse ser aplicada em benfeitorias e obras públicas, ao invés de cobrir juros anteriores, como de costume.

Segundo TRIGUEIRO (1982:24), João Machado (1908-1912) fez um governo bastante operoso que, “sem contestação possível, marcou o início da modernização da Capital e da política de melhoramentos públicos, a que os governos subseqüentes tiveram de dar continuidade”. À administração de João Machado, a capital parahybana deveu a iluminação e o bonde elétricos, o primeiro serviço de abastecimento de água, o Serviço de Higiene Pública e o traçado da larga e arborizada avenida que merecidamente lhe perpetua o nome. Esta avenida substituiu um trecho da cidade “onde eram vielas e matas de nenhum asseio”. Além dessas obras, algumas ruas do centro receberam pavimentação e os jardins receberam água canalizada para sua manutenção (MARIZ, 1939: 127).

⁵⁷ “Foram concluídos os importantes trabalho (sic) de calçamento e largos passeios feitos nessa rua, presentemente a mais espaçosa e bella da cidade. Acha-se a mesma arborizada com oitis do sul, enviados do Rio pelo senador Álvaro Machado” (ALMANACH ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANO DE 1908: 255).

No governo seguinte, de Castro Pinto (1912-1915), precisamente, no ano de 1913, recorre-se aos trabalhos do escritório do engenheiro Saturnino de Brito para realização de um projeto para complementação do abastecimento d'água e de um outro para a rede de esgotos da capital parahybana. Este escritório já vinha desempenhando projetos dessa natureza, com sucesso, em boa parte do território nacional. Todavia, na cidade da Parahyba, certamente por questões de natureza orçamentária, essa obra só viria a ser iniciada em meados da década de 1920, na administração de Solon de Lucena. No último ano do mandato de Castro Pinto (1915), uma grande seca assolou o Estado e provocou uma queda na sua produção algodoeira, diminuindo suas perspectivas de arrecadações. Certamente esse foi um dos motivos do adiamento das atividades do escritório de Saturnino de Brito na cidade da Parahyba.

Quando Saturnino de Brito e sua equipe chegaram à cidade da Parahyba, em 1913, logo tiveram início os estudos para elaboração do projeto de saneamento e de complementação do sistema de abastecimento d'água iniciado no governo de João Machado. Como parte importante para o bom funcionamento do projeto inseria-se um traçado viário em esquema radial e a arborização de parques e praças, pois nesse período, acreditava-se que o ar contaminado com gases mefíticos contribuía na disseminação de doenças e pestes. Concentrações de áreas verdes pela malha urbana responsabilizavam pela renovação desse ar insalubre. Por isso, a atenção dada por Saturnino de Brito ao tratamento da região alagadiça do Sítio da Lagoa, para onde convergia parte do esgoto da cidade, como se pode observar na **PLANTA 03**, na página 108 (SORIANO, 2001: 49).

Além do tratamento dessa área alagadiça, Saturnino de Brito propôs uma área de expansão urbana no vazio gerado entre os bairros de Tambiá e Jaguaribe – aberto por volta de 1912. Nesse trecho, concebeu um traçado bastante diferenciado quando propôs quadras poligonais de angulações diversas bem diferentes das tão aplicadas quadrículas regulares. Na parte mais oriental da área de expansão projetada, Saturnino de Brito sugeriu uma extensa e larga avenida que seria responsável pela ligação entre os citados bairros de Tambiá e Jaguaribe, equivalente ao papel desempenhado atualmente pela avenida Maximiano de Figueiredo, aberta no final da década de 1910, na administração de João Machado (VIDAL, 2004: 58).

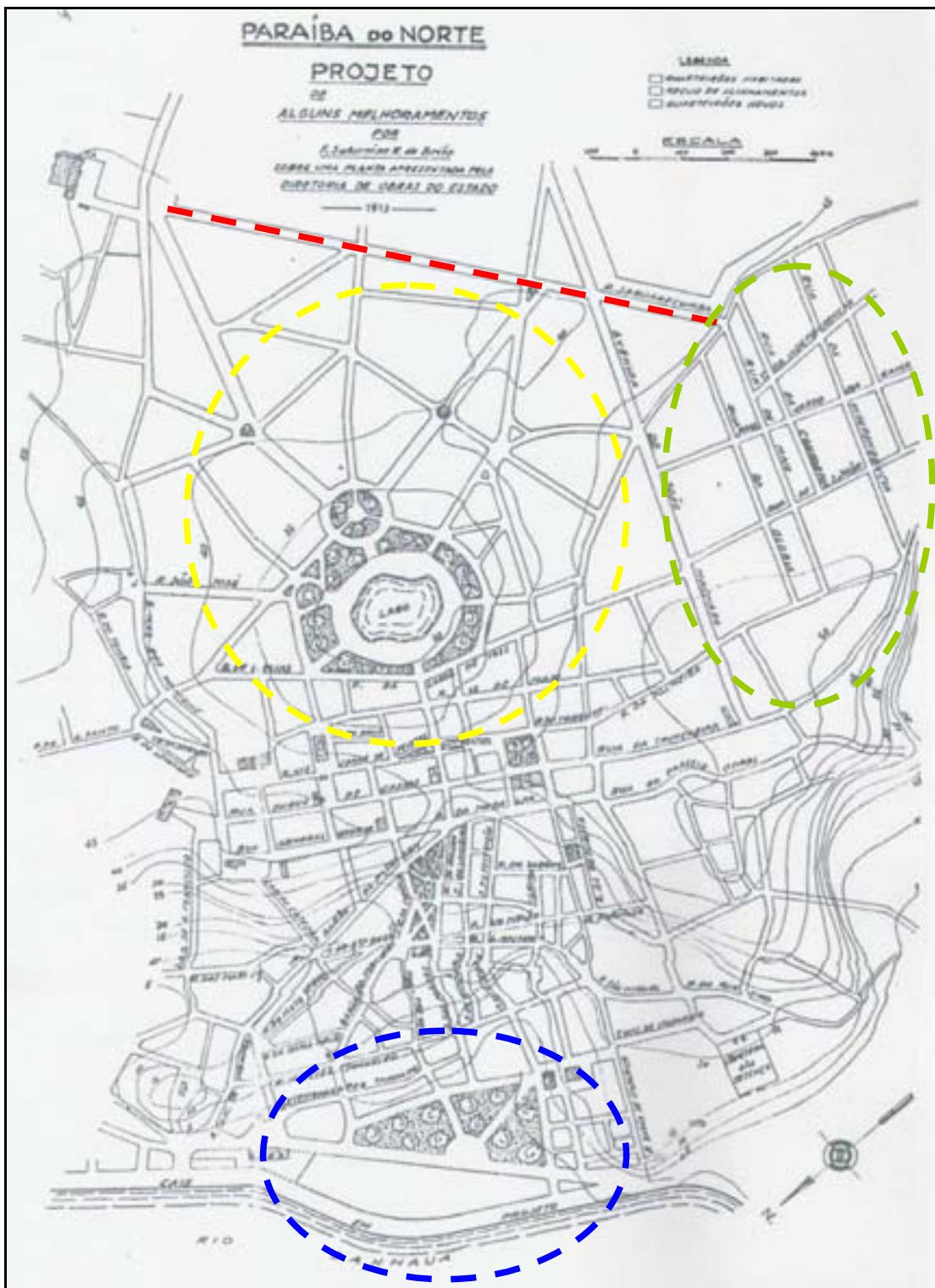
Aliado ao tratamento da antiga Lagoa dos Irerês (atual parque Solon de Lucena) – na parte oriental do projeto –, percebe-se a atenção concebida ao cais do Varadouro – na extremidade ocidental da cidade, nas proximidades do rio Sanhauá. O projeto de Saturnino de Brito também previa a urbanização dessa área propondo uma extensa faixa de aterramento do mangue e o tratamento paisagístico do local com áreas verdes, abertas, de contemplação e possivelmente

para a realização de eventos na cidade, já que esse era, no referido período, um dos principais acessos à capital parahybana, através do pequeno atracadouro do Sanhauá.

Uma outra característica marcante no plano elaborado pelo renomado engenheiro para a cidade da Parahyba, em 1913, foi a conservação de quase a totalidade do traçado urbano original (ver **PLANTA 03**), excetuando-se a abertura, alinhamento ou alargamento de alguns eixos viários projetados, para o melhor escoamento do trânsito, que implicariam na demolição parcial ou total de edifícios e/ou quadras existentes. Mas esses ‘arrazamentos’ foram em pequena escala se comparados às grandes reformas estabelecidas em cidades como Rio de Janeiro, Recife, entre outras. No relatório elaborado para o ‘Saneamento de Paraíba do Norte’ Saturnino de Brito deixava clara sua preocupação em minimizar a destruição das estruturas urbanas existentes. Afirmava ainda que, quando necessárias, as demolições deveriam ocorrer preferencialmente em apenas um dos lados das ruas, evitando grandes perdas (VIDAL, 2004: 28).

A execução do projeto elaborado por Saturnino de Brito para a Cidade da Parahyba, em 1913, teve que ser adiada por cerca de uma década dada a falta de recursos do Estado e a crise mundial que se instalava com os prenúncios da Primeira Guerra.

Contudo, ainda durante a administração de Castro Pinto, outras obras foram sendo realizadas na capital: em 1914, o Lyceu Parahybano foi reaberto, após quatro meses fechados para reforma, onde foi “completamente reparado, quase totalmente reconstruído, sorrindo nas linhas geométricas dos seus mosaicos”. Também foram reformados e dotados de “feição mais estética”, nesse mesmo ano, o Palácio do Governo, a Casa de Detenção, o prédio da Recebedoria de Rendas, da Imprensa Oficial e da Chefatura de Polícia; iniciaram-se as obras do novo coreto do Jardim Público e o levantamento de um edifício em Cruz de Almas para instalação de uma escola primária. Em relatório no Almanaque do Estado, o presidente Castro Pinto declarava ser lisonjeira a situação financeira do Estado da Parahyba do Norte, principalmente quando se estabeleceu um convênio com os estados vizinhos regulando a cobrança de impostos sobre a saída e a entrada de mercadorias, o que contribuiu com o aumento das receitas públicas. Entre outubro de 1913 e junho de 1914 foram gastos 177:233\$844 réis em obras públicas na cidade da Parahyba, um aumento considerável quando comparado aos 22:725\$000 réis previstos para serem gastos em todo o ano de 1909, durante a administração de João Machado (ALMANACH DO ESTADO DA PARAHYBA PARA 1914: 35) (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1909: 294).



PLANTA 03: Planta da Cidade da Paraíba: **PROJETO DE ALGUNS MELHORAMENTOS** por Francisco Saturnino R. de Brito sobre uma planta apresentada pela Diretoria de Obras do Estado, 1913. Detalhes: em AMARELO, o Sítio da Lagoa; em VERDE, o bairro de Jaguaribe; em VERMELHO, a avenida de ligação entre os bairros de Tambiá e Jaguaribe; em AZUL, o Cais do Varadouro.

4.2 OS BONDES

No ano de 1894 foram dados os primeiros passos para a organização da Companhia Ferro Carril Parahyba. Teve como um de seus principais incorporadores a já referida empresa Cahn Frères & Cia, com a subscrição de 100 ações. Em 16 de junho do ano seguinte, o Dr. Álvaro Lopes Machado, presidente do Estado, subscreveu 10 apólices da referida companhia. Só então, em 24 de agosto do mesmo ano, “sob a direção do engenheiro Antônio Augusto Figueiredo de Carvalho, iniciou-se a construção da Estação Ferro Carril Parahybana, ao lado da Estação Conde d’Eu” (RODRIGUEZ *apud* ANDRADE, 1987: 16).

Entretanto, só em 20 de março de 1896, chegou em Cabedelo, a bordo do navio ‘LUNA’, o material encomendado na Europa para construção da Companhia Ferro Carril Parahyba. O trabalho de montagem dos trilhos teve início apenas um mês seguinte à chegada do material e foi feito rapidamente, de modo que, em 6 de julho de 1896, foi inaugurado o tráfego provisório do sistema de transporte urbano, para passageiros, à tração animal. Em junho do ano seguinte, passaram a trafegar os bondes de cargas, precisamente às 8 da manhã e às 4 da tarde. A presidência da Companhia foi entregue ao tenente-coronel Augusto Gomes, a Aran Cahn e a José Ricardo de Castro Ferreira (ANDRADE, 1987: 16). O trabalho de assentamento dos trilhos, interligando a Cidade Alta e a Cidade Baixa, movimentou o cotidiano da população local que se rendeu às curiosidades, expectativas e divagações. Como prova desse burburinho registram-se episódios na imprensa parahybana, especialmente entre os meses de instalação dos primeiros trilhos, junho a agosto, de casos, fatos e travessuras com o material da obra:

“Durante as obras da Ferro Carril, tendo ficado um trole perto da Rua Direita, no cimo da Ladeira do Rosário, à noite, um menino soltou-o às cegas, vindo ter ao Tesouro, em risco de apanhar um transeunte”.

“O General Bento da Gama, gerente da Cia. Ferro Carril, explicou que não obstante os troles que ficam fora da linha do trabalho, com as rodas acorrentadas e com cadeados, os meninos quebram, à noite, e os põem na linha para verem descer a Ladeira do Rosário”.

“Estava ele [Hércules William, da Companhia de Bemóis, que se apresentava no Teatro Santa Rosa, que diziam ter a força de 8 cavalos] um dia em frente ao teatro, quando, caindo os tamancos de madeira que serviam de breque a um trole, este desceu a Ladeira do Rosário carregado de areia. Logo tomou grande velocidade sem que os dois operários dirigentes pudessem paralisá-lo. Nesta ocasião, subia um bonde pela estrada do carro, quando, de chofre, antevedendo o desastre, ele pôs a prova sua força física, paralisando, com as mãos o trole, bem ali em frente ao Quartel da Força Federal” (RODRIGUEZ, 1994: 180-181).

A cidade da Parahyba teve, no princípio do período republicano, durante o governo de Álvaro Machado (1892-1896), a implantação do seu primeiro sistema de bondes puxados por burros⁵⁸, sob a responsabilidade da Companhia Ferro Carril Parahyba. Coube à iniciativa privada sua idealização. Ainda assim, só quando o Estado tornou-se o maior acionista da empresa foi que ela passou a funcionar congregando interesses de vários comerciantes da capital e de sua população.

Para uma melhor eficiência dos serviços de transporte, em agosto de 1902, ao som da banda de música da Escola de Aprendizes Marinheiros, foi inaugurado com festa o trecho de prolongamento da linha das Trincheiras; poucos anos após, “tendo em vista a pouca eficiência da linha da Rua da Areia”, o então gerente da companhia mandou arrancar os trilhos dali e construiu um desvio, “em frente à Igreja da Mãe dos Homens, o que muito melhorou o percurso do Tambiá tornando desnecessária a espera dos bondes circulares, na curva em frente ao Convento do Carmo”; em agosto de 1905, a capital teve sua topografia alterada quando, o governo, com o auxílio da prefeitura, rebaixou a Ladeira do Rosário e a Rua da Baixa, facilitando a subida dos bondes cheios e puxados por apenas quatro burros, o que anteriormente não se dava, sendo necessário três parelhas de burros para os mesmos dezesseis passageiros (ANDRADE, 1987: 27) (RODRIGUEZ, 1994: 184).

Entretanto, apesar de tantos melhoramentos, parece que a Companhia Ferro Carril Parahyba, desde o seu inicio, não dava dividendos e os seus acionistas, reunidos em Assembléia Geral, resolveram liquidá-la. O governo do Estado – em setembro de 1906, dez anos após sua fundação e durante o governo de Walfredo Leal -, “no nobre intuito de conservar tão útil empreza e sendo accionista da mesma de 30 contos de reis, encampo-a por 70 contos. O governo no intuito de facilitar os meios de transporte em nossa capital, pondo em communicação os bairros de Tambiá e Trincheiras, ergueu a empreza de bonds, dotando-a de melhoramentos indispensáveis”. Dentre os beneficiamentos aplicados, podem ser citados: a

⁵⁸ Para RODRIGUEZ (1994: 181) o citado percurso provisório que o bonde realizava era o seguinte: na **primeira** linha, do Comércio, o bondinho partia da Praça Álvaro Machado, passando pela Pedro II (atual 15 de Novembro), subia a Visconde de Inhaúma, onde fazia a curva, à direita, seguindo pela rua do Comércio (atual Maciel Pinheiro). Desta, subia em curva à esquerda pela Estrada do Carro (atual Barão do Triunfo), passando em curva à direita pela frente do antigo Quartel do 27º Batalhão de Linha, no largo Coronel Bento da Gama (atual Praça Pedro Américo) e daí curvando novamente à esquerda, subia a Rua do Fogo (atual avenida Guedes Pereira) e, em seguida, a íngreme Ladeira do Rosário, chegando em frente à Igreja de mesmo nome e findando, portanto, a linha do Comércio; a **segunda** linha, das Trincheiras, partia da frente da Igreja do Rosário, bifurcando à direita, pela rua Direita e passando em frente ao Palácio do Governo, seguindo pela Rua Bom Jesus dos Mártires, até a igreja do mesmo nome (atual Igreja de Lourdes), onde estavam as pontas dos trilhos, no Bairro das Trincheiras. Esta linha apresentava ainda uma outra pequena variação: partia da Igreja do Rosário, seguia pela Rua Direita, curvando à esquerda, percorrendo a atual Galeria Augusto dos Anjos, passando pela atual praça 1817, curvando novamente à esquerda no oitão da Igreja do Rosário; uma **terceira** linha, de Tambiá, também tinha início em frente à Igreja do Rosário, na Rua Direita. Partindo dessa bifurcação, agora à esquerda, seguia até o Convento do Carmo. Essas foram, por cerca de dez anos, as três linhas percorridas pelo bonde na capital, até que, proporcionalmente aos rendimentos da companhia, foram prolongadas de acordo com a necessidade do trânsito e da população (ver **PLANTA 01**).

aquisição de animais e material para os bondes, o aparelhamento das oficinas com máquinas aperfeiçoadas para executar qualquer tipo de trabalho e a ampliação da circulação pelas ruas e bairros da cidade (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1908: 106).

Relata ainda o então governador do Estado que “desde a data da encampação a empreza de bonds tem dado saldo compensador, com o qual o governo adquirio um excellente terreno em Tambiá, onde construio a estação, cocheira e officinas”. Este terreno foi adquirido ainda em 1906, no sítio Cruz do Peixe, onde foram construídas as citadas instalações.

Desde a metade do século XIX, a cidade já havia ultrapassado os limites do Convento do Carmo, seguindo na direção leste, para o lado do bairro Tambiá. A principal rua desse bairro, que tinha o mesmo nome de Tambiá, era caracterizada inicialmente pela presença de sítios e chácaras onde, no início do século XX, começaram a se instalar elegantes e ostensivas residências pertencentes à elite local. Em 1905 os trilhos já haviam chegado ao adro da Mãe dos Homens. No ano seguinte deu-se o prolongamento da linha de Tambiá desse último ponto até o sítio Cruz do Peixe, local escolhido para a sede da Ferro Carril e da Ferrovia Tambaú – essas duas empresas foram fundidas no ano da encampação daquela pelo governo estadual. Por essa época as obras da ferrovia que ligaria o centro da cidade à praia de Tambaú já haviam sido iniciadas e um primeiro trecho, de três quilômetros e meio, foi inaugurado em outubro do mesmo ano de 1906.

Exatamente um ano após, em outubro de 1907, “foi aberto o tráfego da ferrovia que, definitivamente, chegou, depois de ter sido aterrado o maceió existente, até o cômoro da Praia de Tambaú”, o que compreendeu uma distância total de sete quilômetros, a contar da estação em Cruz do Peixe. Nesse período os banhos de mar e sol já eram bastante apreciados pela população, como um todo, que aproveitava os finais de semana e as férias para passeios e veraneios, respectivamente.

Em 1909, durante a administração de João Machado (1908-1912), a ferrovia passou por uma série de restaurações: o maquinário foi reparado, as chaminés aperfeiçoadas, os carros foram pintados e as cortinas trocadas. No ano seguinte, foram entregues a Alberto San Juan, Tiago Vieira Monteiro e Júlio Bandeira de Melo – representantes da Empresa Tração, Luz e Força -, mediante inventário, “os imóveis, móveis e semoventes da antiga Ferro-Carril e da via férrea Tambaú” para início dos estudos e instalações dos bondes elétricos (RODRIGUEZ, 1994: 190). Estes passaram oficialmente a funcionar em fevereiro de 1914 e, como de costume, ao som da banda de música da Força Policial.

Como conclusão deste tópico, ressalta-se que, no ano de 1913, o serviço de bondes entre as estações finais de Tambiá, Trincheiras e Varadouro era realizado diariamente no horário das 6 da manhã às 11 da noite, partindo um bonde de cada um dos citados pontos de meia em meia hora. Quatro anos depois, em 1917, o trajeto entre os mesmos bairros era realizado partindo de cada estação um bonde em intervalos de 15 minutos. Em 1921, esses intervalos já eram de 10 minutos entre cada partida. Com a significativa redução no tempo de saída dos bondes, agora movidos à tração elétrica e não mais animal, deduz-se que para atender à crescente demanda por transporte, o número de bondes precisou ser aumentado. Deduz-se ainda que o ritmo do cotidiano e a necessidade da população parahybana por transportes coletivos aumentavam progressivamente, o que não deixava de ser um indicativo de uma nova realidade de progresso e de costumes distintos dos de outrora.

4.3 A ELETRICIDADE

A cidade da Parahyba chega ao século XX ainda não dispondendo de energia elétrica. Até que esta viesse iluminar suas ruas e edifícios públicos e particulares, um longo caminho teve de ser percorrido. Foram diversas as etapas e formas de iluminação adotadas pela população no extenso caminho até a conquista da almejada eletricidade. Entretanto, para os parahybano que ainda não haviam tomado conhecimento de tamanho invento - comum em vários países da Europa desde o último quartel do século XIX - a falta de luz passava despercebidamente. Era quase inexistente a vida noturna na cidade. Após a longa jornada de trabalho, geralmente, a família se reunia à mesa, iluminada à lamparina abastecida com óleo de mamona, conversava sobre os acontecimentos do cotidiano e depois, se recolhia aos seus aposentos.

Em 1822, ano da Independência, foram instalados na Cidade Alta quarenta lampiões de óleo de mamona. Até o ano de 1854, nenhum melhoramento havia sido realizado, pelo contrário, dos cinqüenta lampiões anteriormente mencionados, apenas onze mantinham-se em funcionamento. Nesse ano foram instalados cem lampiões abastecidos com azeite de carrapato visto que o óleo de mamona tornara-se bastante oneroso. Apenas em 1885, após inúmeras tentativas anteriores, foram instalados na capital duzentos lampiões a querosene, através do negociante José Pereira Bahia. Quase uma década mais tarde foram acrescidos outros lampiões no Largo de São Francisco, no Jardim Público e no Largo do Quartel (atual praça Pedro Américo). Também por essa época, em 1895, aconteceu a primeira tentativa de implantação do serviço de iluminação elétrica da capital. O então presidente Álvaro Machado contratou, para o referido fim, a empresa que estava concluindo esse serviço na cidade de Maceió – Adriano Loureiro & CIA. Todavia, os serviços desta empresa jamais foram

executados na capital. Assim, os lampiões a querosene permaneceram como fonte de iluminação pública e particular e adentraram o século XX, quando em 1902, foram acrescidos outros vinte lampiões pela cidade. Ao todo eram somados 246 lampiões a querosene, distribuídos em “65 ruas, 6 pátios, 11 becos e duas travessas” (RODRIGUEZ, 1994: 93-100).

Em 1903, um outro tipo de iluminação alcança a cidade da Parahyba. Ainda não era a vez da luz elétrica, mas sim, das lâmpadas a álcool, instaladas no Palácio do Governo, na Imprensa Oficial, na Escola de Aprendizes Marinheiros, no Teatro Santa Rosa e em alguns edifícios particulares. No mesmo ano de 1903 foram realizadas experiências com o gás produzido pelo carbureto de cálcio, conhecido por acetileno. Em 1908, quando muitos dos lampiões a querosene já haviam sido substituídos pelas lâmpadas de acetileno, foi lançado o edital de concorrência para o serviço de iluminação elétrica da cidade da Parahyba. Dois anos mais tarde, durante a administração de João Machado (1908-1912), foi assinado o contrato pelos engenheiros Alberto San Juan e Tiago Monteiro. No ano de 1911 chegaram os primeiros postes, entre outros materiais, para a iluminação elétrica da cidade. Ainda nesse ano foram concluídas as obras do edifício da Usina de Luz Elétrica, localizado no mesmo terreno da Estação Cruz do Peixe, em Tambiá; e foram iniciados os serviços de montagem do maquinário (RODRIGUEZ, 1994: 101-103).

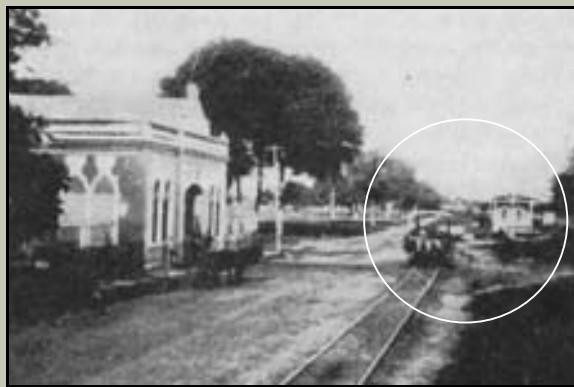


FIGURA 42: Estação da Ferro-Carril no Sítio Cruz do Peixe, no bairro de Tambiá. Em segundo plano, estação da Ferrovia Tamboá, inaugurada em 1907.
FONTE: RODRIGUEZ, 1994: 21.

FIGURA 43: Rua Duque de Caxias (antiga rua Direita), onde se observam os trilhos e os postes com fiação elétrica para passagem dos bondes.
FONTE: RODRIGUEZ, 1972.

FIGURA 44: Vista da Rua Maciel Pinheiro, antiga rua do Comercio, onde também se observam os trilhos e os postes guia para passagem dos bondes elétricos.
FONTE: <http://chip.cchla.ufpb.br/paraiwa/00-barreto.html>

“(...) à luz do progresso da química, condenados também estavam os sistemas de iluminação à base de azeite, estearina, cera, sebo e gás. O seu uso implicava em prejuízos para a saúde pública, pois dependia da combustão de substâncias que viciavam o ar. O gás carbônico, desprendido com intensidade, incomodava e prejudicava os olhos, além do que a intensidade da luz agredia a visão. Em seu lugar, pedia-se a introdução da luz elétrica. Essa, além de sinalizar civilização e progresso, acabaria com os inconvenientes do gás carbônico, garantiria uma claridade suave à visão e não oferecia o perigo de explosão” (SÁ, 1999: 45).

Enfim, em março de 1912, a iluminação à eletricidade chegou à cidade da Parahyba, ao som de uma salva de tiros e da banda de música da polícia. Álvaro Machado, diante do quadro distribuidor, ligou a chave geral, “correndo um frêmito de entusiasmo entre todos os presentes quando a sala e a cidade se iluminaram”. No mesmo ano, a iluminação elétrica do prédio da Imprensa Oficial marcou a chegada desse tipo de energia a um edifício público (RODRIGUEZ, 1994: 104-105). Ao que tudo indica, a empresa Tração, Luz e Força, encarregada do serviço na cidade da Parahyba...

“(...) foi, sem exagero, uma das piores de seu tempo. Ao que parece, os empresários, que eram paulistas, não tinham experiência, nem capitais, e o negócio em si não era bom. De resto, não sei de empresa do gênero, no interior do estado, que houvesse prosperado e servido a contento. Nem tinham como prosperar, porque os motores, as peças e o combustível eram importados a preços que subiam sempre, enquanto as tarifas eram contidas em níveis populares” (TRIGUEIRO, 1982: 59).

Cerca de dois anos após a inauguração da eletricidade na capital, os bondes, até então puxados por parelhas de burros, passaram a funcionar utilizando a força da energia elétrica.

Encerrando mais este tópico do trabalho ressalta-se que, no ano de 1913, a iluminação pública da capital era constituída, nas principais ruas, de 454 lâmpadas de 32 velas e, nas praças, de 146 lâmpadas de 50 velas. Já a iluminação particular contemplava 628 prédios com taxa-fixa e 243 prédios com medidor, com lâmpadas de diversas intensidades. Em 1917, era pequena a diferença na quantidade de lâmpadas espalhadas pela cidade. Permaneciam 454 lâmpadas de 32 velas e 146 de 50 velas. Foram acrescidas 5 de 100 velas e 22 de 200 velas, todas essas distribuídas pelas principais ruas e praças públicas. A iluminação particular contava com 512 prédios com taxa-fixa e 327 prédios com medidores. Em 1921 essa diferença torna-se mais contundente, o que se observará em capítulo subseqüente já que condiz a um outro período de análise.

4.4 A INFLUÊNCIA DA ECONOMIA ALGODOEIRA NESSE INÍCIO DE MODERNIZAÇÃO

Até o ano de 1914, quando ocorreu a deflagração da Primeira Grande Guerra Mundial, as mais importantes obras realizadas sobre o traçado urbano da capital parahybana foram as citadas nos tópicos anteriores, merecendo destaque as obras de infra-estrutura urbana como o sistema parcial de abastecimento d'água, os bondes e a eletricidade. É evidente que sobre a cidade incidiram outras modificações, como o calçamento e a arborização de várias ruas e avenidas, reformas e construções de edifícios, embelezamento de espaços públicos como praças, fontes e parques, entre outros pequenos reparos. LEWIN (1993: 77) relata inclusive que:

"em 1912, as principais ruas da Parahyba foram pavimentadas, iluminadas e equipadas com serviço de bondes elétricos. Um novo palácio do governo, uma escola normal estadual e uma ostentatória estação ferroviária encabeçaram a lista de projetos de construções importantes. O famoso teatro Santa Rosa, na capital, foi inteiramente renovado e transformou-se num monumento elegante para o orgulho cívico e as atividades de lazer da elite oligárquica".

O conjunto dessas pequenas e médias transformações aos poucos estabelecia sobre a urbe uma nova feição mesclando intenções modernas às suas características coloniais de outrora. Nessas obras realizadas até então, especificamente na capital do estado - inclusive o seu sistema parcial de abastecimento d'água -, foram aplicados recursos provenientes dos cofres estaduais e obtidos através de arrecadações e impostos sobre produtos agrícolas e industriais, uso do solo, atividade profissional e industrial, entre outros. Dentre essas citadas fontes de arrecadação, os impostos sobre a exportação de produtos locais exercia papel preponderante. Desse modo, merece o devido destaque a grande contribuição da economia algodoeira nessa arrecadação, correspondendo a pelo menos metade da receita estadual desde os primórdios da Primeira República, como bem ilustrado no **QUADRO 02** (p.30).

Até 1915, ano em que uma grande seca assolou a região Nordeste, não foram encontrados registros de empréstimos para efetivação de quaisquer empreendimentos na cidade da Parahyba. Nesse período, não recorrer a esse tipo de medida administrativa era uma questão de honra e de austeridade governamental, o que comumente era atestado nas mensagens e relatórios administrativos pelos presidentes estaduais.

As verbas federais, até 1915, também foram escassas e insuficientes para se empreender melhoramentos na capital, limitando-se ao auxílio aos flagelados das secas e a construção de algumas ferrovias pelo território nordestino. No que tange ao socorro aos citados flagelados, essas verbas só apareciam em períodos de calamidade, por ocorrência das secas que assolavam os sertões e agrestes nordestinos e promoviam a migração de sua população em

busca de melhores condições de sobrevivência nas capitais, onde se amontoavam em péssimas condições de higiene e conforto.

Quanto à execução das linhas ferroviárias no estado da Paraíba do Norte, pode-se afirmar que foram utilizados essencialmente recursos de origem federal. Como visto no **CAPÍTULO II**, a intenção primordial dos administradores públicos e comerciantes paraíbanos era escoar, através dessas linhas férreas, a produção do brejo, agreste e sertão pelos portos da Capital e de Cabedelo. Todavia, em vários momentos, essa possibilidade foi frustrada quando se estabeleceram ligações diretas das regiões produtoras de algodão com os estados vizinhos reforçando a dependência econômica e o escoamento dos produtos paraíbanos por portos alheios. Apesar de ora beneficiar, ora desmantelar, o esquema de arrecadações do estado, pode-se afirmar que no traçado geral das linhas férreas pelo território estadual o algodão exerceu papel determinante, levantando inclusive grande interesse de estados limítrofes sobre o principal produto local, reconhecidamente de excelente qualidade. O impacto urbano causado pelas redes ferroviárias pôde ser percebido em inúmeras cidades nordestinas, inclusive a Cidade da Paraíba, cuja primeira linha data da década de 1880.

Como se vê, foi principalmente a partir do governo estadual de João Machado (1908-1912) que as realizações materiais sobre a cidade da Paraíba aumentaram progressivamente, concomitantemente ao aumento das arrecadações do Estado, em função da valorização e do reconhecimento da qualidade do algodão paraíbano nos mercados nacional e internacional. Para Celso MARIZ (1939: 193-194), somente em 1910, “exercício de vacas gordas”, é que o estado teve receita superior a dois mil contos (2.790:000\$000). Exatamente por isso, somente da administração de João Machado (1908-1912) e, a rigor, de Camilo de Holanda (1916-1920) em diante, começou-se a ver muito serviço de uma só vez, em cada período. O **QUADRO 09** (p.50), retrata bem a progressão vertical das arrecadações do estado influenciadas, sobretudo, pela economia algodoeira que, como dito, correspondia a mais da metade do total dessa receita.

Até a administração de Walfredo Leal (1905-1908) pouco se pôde observar de diferente sobre o espaço urbano da capital, exceto pelos trilhos dos bondinhos puxados por burros que circulavam entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta. No referido período, a economia algodoeira ainda não gerava dividendos suficientes para maiores impulsos de progresso e modernização e não existiam outras fontes de renda capazes de gerar saldo suficiente que custeasse outros grandes empreendimentos. Desse modo, os administradores públicos pouco podiam fazer, limitando-se a pequenos consertos e a manutenção de praças, jardins e alguns próprios do estado.

Um fator negativo que contribuiu decisivamente na depreciação das arrecadações da Parahyba do Norte até 1915 foi a evasão dos gêneros produzidos em seu território pelos seus limites fronteiriços, também conhecidos por barreiras, conforme apresentado no **CAPÍTULO I**. A parca, ou quase inexistente, fiscalização fazia com que os produtos parahybanos fossem exportados pelos portos dos estados vizinhos aumentando-lhes a receita em detrimento da Parahyba. Até que fossem estabelecidos postos de fiscalização mais rigorosos nas fronteiras, os produtores e comerciantes do interior teimaram em desviar a carga para serem exportados pelos portos vizinhos, principalmente o de Pernambuco, alegando obter melhores cotações e a possibilidade de cargas de retorno. Nessas condições, o movimento portuário na Capital tornava-se menor do que o previsto e assim também suas arrecadações.

Diante dessa constatação, os melhoramentos urbanos efetuados concentraram-se, sobretudo, na Cidade da Parahyba e em Campina Grande. Os demais municípios do estado – alguns inclusive, diretamente ligados à produção algodoeira – permaneceram, em geral, como entrepostos administrativos e comerciais para as áreas rurais circunvizinhas e contemplaram pouquíssimos serviços urbanos, destacando-se alguns casos de refinamento arquitetônico no âmbito das edificações particulares.

Na Cidade da Parahyba, as residências pertencentes à elite local e aos grandes proprietários do interior seguiam os padrões e estilos já adotados nas principais cidades brasileiras que, por sua vez, seguiam os europeus e norte-americanos. Esse ‘ecletismo estilístico’ era observado na arquitetura, no mobiliário, na decoração dos ambientes e no conforto e salubridade das edificações recém-construídas ou reformadas. Todavia, essas alterações ainda eram sutis na cidade da Parahyba, até 1914, se intensificando quando o algodão teve surpreendente valorização, passados os primeiros transtornos da guerra. Somente com a ampliação das cifras estaduais pôde-se perceber o início de um processo que se anunciava com o bonde, a eletricidade, o abastecimento d’água, o tratamento dos espaços públicos, enfim, era o princípio da *remodelação* que a cidade vivenciaria no pós-guerra, objeto dos próximos capítulos.

De modo semelhante ao que ocorreu em outras cidades brasileiras, os melhoramentos que contemplaram a cidade da Parahyba não beneficiaram a camada mais pobre de sua população que foi impelida a deslocar-se para bairros periféricos dando lugar à elite urbana para instalação de seus casarões e palacetes nas áreas urbanas centrais, recém tratadas e modernizadas. Os bairros de Trincheiras, Tambiá e Varadouro, que antes concentravam parcelas de diversos estratos sociais, agora se reservavam à camada mais abastada da sociedade parahybana. Os menos providos financeiramente tiveram de ocupar bairros mais periféricos como Jaguaribe, Cruz das Armas, Roger entre outros.

Conforme mencionado no **CAPÍTULO I**, como consequência direta da deflagração da Primeira Guerra Mundial, a Parahyba teve seus estoques encostados. Nesse mesmo ano, o preço do algodão sofreu uma queda de cerca de 3\$000, passando a valer 7\$000 a arroba. Ainda assim, e apesar da seca ocorrida no ano seguinte, as arrecadações do Estado foram de 3.560 e 3.666 contos, em 1914 e 1915, respectivamente (MARIZ, 1939: 51-53). Sobre esses acontecimentos, o vice-presidente em exercício Antônio Pessoa relata que:

“o abundante e prolongado inverno do anno passado muito prejudicára as culturas e reduzira as colheitas. Tudo fazia prever a escassez dos viveres em consequência desses factos anormaes. Accrescia que a irrupção da guerra européa, tolhendo as communicações com os mercados estrangeiros, vinha diminuir a importação e paralyzar a exportação (...) Para aggravar ainda mais a situação, declarou-se no corrente anno um novo período dessa calamidade meteorológica, que, com o nome sinistro de secca, opprime e apavora a nossa região” (Mensagem (...) 1915: 14).

O algodão, o elemento mais valioso da fortuna particular e fonte principal da receita pública do Estado, sofreu as consequências da seca quando foram destruídos cerca de 2/3 de sua produção. Mesmo assim, a valorização do produto no mercado externo compensou a menor produtividade, gerando inclusive maiores receitas. Todavia, com a escassez de fibras nos dois anos seguintes, teve início o processo de expansão da lavoura algodoeira em São Paulo, fazendo com que, em 1916, quando a Parahyba do Norte se destacava como maior produtor nacional, a cidade de São Paulo já se aproximava com a quarta maior colocação da produção do país. Nesse momento de dificuldades, os Estados Unidos também tentaram conquistar o mercado têxtil brasileiro. Essa possibilidade foi, no entanto, refutada pela Sociedade Nacional de Agricultura por ocasião da Primeira Conferência Algodoeira Nacional, em 1915, na cidade do Rio de Janeiro (CLEMENTINO, 1987: 83).

Não fossem tantos incidentes já mencionados nos capítulos anteriores, as receitas do estado da Parahyba do Norte teriam sido bem maiores e, certamente, as implicações sobre o espaço urbano de sua capital. Tamanha turbulência econômica e social justificou a divisão do trabalho em dois períodos distintos: de 1850 a 1914 e de 1915 a 1924. Neste último recorte temporal, tendo novamente como meio a produção algodoeira - quando esta retomou o ritmo de suas exportações -, a cidade da Parahyba teve sua rotina outra vez acelerada e grandes foram as intervenções impostas sobre seu espaço físico, fato que se observará nos capítulos seguintes deste trabalho.

Capítulo V

A Cidade da Parahyba remodelada (1915-1924)



Foi especialmente durante as três primeiras décadas do século XX que as principais cidades brasileiras transformaram-se radicalmente. O espaço urbano central - incluindo suas principais vias, praças e passeios - teve de adequar-se para atender à passagem e permanência, agora constantes, da eletricidade, dos automóveis, bondes, pedestres etc; a arquitetura dos edifícios, públicos e particulares, também sofreu modificações para atender aos novos anseios da elite; a sociedade e sua vida cultural se modificavam, agora amparadas nos ideais progressistas, republicanos e modernistas divulgados pelas comunicações escritas e faladas: jornais, boletins, almanaque, revistas, rádio⁵⁹ e telégrafos.

A cidade da Parahyba também passou por uma considerável *remodelação* urbana, e alguns fatores foram determinantes para que isso acontecesse: o primeiro foi a ascensão de Epitácio Pessoa à presidência da República, um parahybano que muito fez pela região nordeste e, principalmente, por seu estado natal através dos projetos elaborados pela IFOCS; o segundo foi a determinação de alguns dos administradores, estaduais e municipais, que muito fizeram pela capital da Parahyba; o terceiro e, o mais importante, foi a alta do algodão – principal gênero produzido no Estado – no mercado internacional em virtude da escassez de fibras por ocorrência da Primeira Guerra Mundial. Quando a Parahyba do Norte teve suas arrecadações ampliadas principalmente pela economia algodoeira, boa parcela de sua população pôde agregar ao seu cotidiano inúmeros símbolos e costumes modernos. Outros fatores como os ideológicos, sociais, culturais etc, somados àqueles produziram uma nova feição à cidade da Parahyba, distinguindo-a da dos séculos precedentes.

Como defendido pela historiografia local, o processo de modernização da cidade da Parahyba teve início na administração de João Machado (1908-1912) sendo dinamizado, em escala e velocidade, a partir do governo de Camillo de Hollanda (1916-1920).

⁵⁹ "O 'pai do rádio brasileiro' foi Edgard Roquete Pinto. Ele e Henry Morize fundaram em 20 de abril de 1923, a primeira estação de rádio brasileira: Rádio Sociedade do Rio de Janeiro. Foi aí que surgiu o conceito de 'rádio sociedade' ou 'rádio clube', no qual os ouvintes eram associados e contribuíam com mensalidades para a manutenção da emissora" (Disponível em: <http://www.microfone.jor.br/historia.htm>; Acessado em: 23.ago.2005).

Em 1916 - último ano do governo do vice-presidente em exercício Antônio Pessoa - as condições financeiras do Estado ainda não haviam sido normalizadas e, dentre as obras paralisadas em 1915, por conta da citada seca que assolou a Parahyba do Norte, apenas a reforma do Palácio do Governo (ver **FIGURA 47**), contratada com o arquiteto Paschoal Fiorillo, foi retomada. Este surto de modernização da cidade da Parahyba coincide temporalmente com o aumento da demanda internacional pela fibra do algodão parahybano, conforme visto no **CAPÍTULO I**.

No final de 1916, Camillo de Hollanda assumiu o governo do Estado e teve início o processo de *remodelação* da cidade da Parahyba. Sua disciplina e consciência sanitária, adquiridas na formação militar e médica, esta pela Faculdade de Medicina da Bahia, certamente o auxiliaram na administração pública do Estado. Em seus discursos e relatórios de governo, uma preocupação sempre presente eram as condições higiênicas da cidade e de sua população:



FIGURA 45: Praça Venâncio Neiva, reformada por Camillo de Holanda (detalhe para o coreto, em segundo plano, para a balaustrada, os postes de iluminação e arborização da praça).
FONTE: REVISTA ERA NOVA, 01.jul.1921.

FIGURA 46: Edifício da Escola Normal, construído também na administração de Camillo de Hollanda. À direita, observa-se trecho da balaustrada da praça Venâncio Neiva.
FONTE: REVISTA ERA NOVA, 27.mar.1921.

FIGURA 47: Edifício do Palácio do Governo. À direita, observa-se o poste de fiação da linha do bonde elétrico. À esquerda, a praça Venâncio Neiva.
FONTE: REVISTA ERA NOVA, 01.mai.1921.

“Um outro ponto da administração que me merece cuidados especiais, no meu duplo caráter de médico e administrador, é a hygiene pública (...) as outras causas de mortandade [a primeira causa citada no texto era a falta de aceitação dócil das vacinas por parte da população] encontram-se, certamente, nos defeitos architectonicos dos nossos domicílios, na ignorância hygienica do povo e, especialmente, na falta de uma rede de exgottos indispensável ao asseio da cidade e da mesma população” (Mensagem (...) 1917:10).

Com o aumento das arrecadações estaduais, por motivos analisados no **CAPÍTULO I**, Camillo de Hollanda pôde saldar algumas dívidas contraídas no governo anterior, por conta da seca ocorrida em 1915 e de suas drásticas consequências financeiras para a Paraíba do Norte. Essa lisonjeira situação econômica, todavia, ainda não era suficiente para levar à frente o projeto desenvolvido por Saturnino de Brito, em 1913, isso porque as condições do comércio mundial ainda eram bastante instáveis para a aquisição do material específico necessário ao empreendimento.

Enquanto a situação externa não melhorava, o presidente do Estado dedicou-se a outras obras públicas, principalmente na capital. Justificando tal primazia, o próprio Camillo de Hollanda afirmava que tinha o conhecimento que a iniciativa da “esthética da cidade” deveria estar a cargo - por taxação constitucional - da Comuna. No entanto, pedia a compreensão da sociedade, pois a capital encontrava-se financeiramente desprovida para empreender obras de tão grande custo, visto que os impostos arrecadados com a décima urbana ainda eram insuficientes e geralmente pagos com atraso pela população contribuinte (Mensagem (...) 1917: 13).



FIGURA 48: Praça Conselheiro Henriques, situada em frente ao conjunto arquitetônico da Igreja do Carmo e do Palácio Arquidiocesano, construída na administração de Camillo de Hollanda entre os anos de 1918 e 1919.

FONTE: REVISTA ERA NOVA, 15/jul/1921.

FIGURA 49: Edifício do grupo escolar Antônio Pessoa, situado na avenida Beaurepaire Rohan e construído na administração de Camillo de Hollanda.

FONTE: REVISTA ERA NOVA, 15/ago/1921.

FIGURA 50: Edifício do grupo escolar Isabel Maria das Neves, localizado na avenida João Machado, cujo terreno foi doado pelo governo para edificação por doação testamentária de Alípio Machado.

FONTE: REVISTA ERA NOVA, 27/mar/1921.

E se, como o próprio Camillo de Hollanda afirmou, o cofre municipal era incapaz de promover as reformas que se estabeleceram na capital, de onde vieram os recursos? Como o presidente

mesmo coloca, dos cofres estaduais que se abasteciam dos impostos cobrados sobre a comercialização dos gêneros agrícolas e industriais produzidos no Estado, dentre os quais, o algodão que a todos sobrepujava.

Apoiando-se no discurso acima colocado por Camillo de Hollanda tiveram início as inúmeras obras do seu governo na cidade da Parahyba. No exercício de 1917 iniciou a construção da praça Pedro Américo, na Cidade Baixa, contratada com o engenheiro Hermenegildo Di Lascio; da praça Venâncio Neiva, na Cidade Alta (ver **FIGURA 45**); a reforma do Teatro Santa Rosa (ver **FIGURA 51**), da Cadeia Pública (ver **FIGURA 52**) e do prédio onde funcionava o Superior Tribunal de Justiça; a reconstrução da antiga residência presidencial e da ponte sobre o rio Sanhauá; o alargamento da avenida Cruz das Almas (atual Cruz das Armas); a manutenção e recuperação das máquinas e dos poços do serviço de abastecimento d'água; e a demolição de seis casas da rua Maciel Pinheiro para a construção de uma praça (atual Antenor Navarro) “a ser embellezada pelo futuro edifício da Associação Commercial”; foram estas, além de outras pequenas reformas para manutenção e conservação dos Próprios Estaduais, as mais importantes realizadas no ano de 1917 (Mensagem (...) 1917: 13-14) (ver **PLANTA 04**, p.125).

No exercício seguinte, em 1918, “aproveitando os *superávits* do orçamento do Estado” iniciou-se a construção da Escola Normal (ver **FIGURA 54**)⁶⁰ [690:000\$000]⁶¹ e dos grupos escolares Epitácio Pessoa [51:011\$015] e Antônio Pessoa (ver **FIGURA 49**), estando o primeiro localizado no bairro de Tambiá, segundo projeto do arquiteto Paula Machado; a construção do pavilhão para o Grupo Escolar Modelo, anexo à Escola Normal [até junho de 1918, 15:000\$000]; a reforma e ampliação do edifício da Imprensa Oficial (ver **FIGURA 53**)



FIGURAS 51 e 52: Edifícios do Teatro Santa Rosa e da Cadeia Pública localizados na Praça Pedro Américo na Cidade Baixa, ambos reformados durante a administração de Camillo de Hollanda.

FONTE: REVISTA ERA NOVA, 01/jul/1921; Revista ERA NOVA, 15/ago/1921, respectivamente.

⁶⁰ “O edifício que se está acabando de construir, na Praça Comendador Felizardo, desta Capital, abrangendo uma superfície de oitocentos e noventa e dois metros quadrados, compõe-se de dois pavimentos, superior e inferior, cada um com cinco metros de pé direito (...) no porão, que é habitável, acham-se diversas salas para depósito, arquivo e vestuário para rapazes. Os dois andares do edifício comunicam-se por uma escadaria de mármore branco, situada na área central, e dois lanços de escada de madeira de lei na parte posterior do edifício. [Foram gastos em torno de 690:000\$000 para sua construção]” (1918: 37-38).

⁶¹ Esses valores indicados entre colchetes indicam a quantia gasta, aproximadamente, nas referidas obras.

[50:000\$000]; foram iniciados os trabalhos de construção de uma avenida de cerca de cinco quilômetros de extensão por 36 metros de largura ligando a capital à praia de Tambaú, onde se pretendia construir um ancoradouro externo - visto que a dragagem do Sanhauá mostrava-se inviável; iniciou-se também a abertura de uma rua partindo do Hospital Santa Izabel à avenida João Machado (atual Maximiano de Figueiredo); ligou-se a rua General Osório à praça Venâncio Neiva [até junho, 64:511\$370], sacrificando a antiga rua da Medalha; foram realizados ainda, nessa última praça, alguns melhoramentos como a ampliação e o gradeamento da área de patinação [6:377\$985]; foram edificadas três outras praças, a Aristides Lobo [50:971\$600] (ver **FIGURA 55**), através de contrato firmado com a firma Cunha & Di Lascio, uma outra localizada no começo do bairro de Cruz das Armas (antigo Cruz das Almas), “aproveitando trecho de linda perspectiva” [2:492\$250] e uma terceira, a praça Conselheiro Henriques [22:000\$000], localizada em frente à Igreja do Carmo (ver **FIGURA 48**); ainda em 1918, foi realizada a doação, pelo governo estadual, de um terreno na avenida João Machado para a edificação do grupo escolar ‘Izabel Maria das Neves’; foram calçadas [até junho de 1918, 255:034\$558] as ruas da República, Amaro Coutinho, parte da rua Formosa, o entorno da praça Venâncio Neiva, a Ladeira do Rosário nas imediações das praças Aristides Lobo (ver **FIGURA 55**) e Pedro Américo e ainda a rua Maciel Pinheiro (ver **PLANTA 04**, p.125). Finalizando essa série de reformas e construções em 1918, foi construída a ponte sobre o rio Gramame [78:168\$000], nas proximidades da capital (Mensagem (...) 1918: 22-46).

Além dessas reformas realizadas pelo governo no espaço urbano e nos edifícios públicos, tornando-os mais *embelezados*, modernizados, agradáveis, salubres e aptos ao convívio e uso da sociedade, as edificações particulares também tiveram que se adequar a algumas regras, estipuladas muitas vezes pelo próprio poder local, contribuindo na conformação de um cenário mais elegante e moderno. Em 1918, por exemplo, as platibandas tiveram de ser acrescidas às fachadas das edificações parahybanas que ainda despejavam as águas de seus telhados sobre o passeio público, estando sujeito o seu descumprimento, à aplicação de severas multas e encargos. Leis e decretos semelhantes foram sendo aplicados sobre a cidade para que se



FIGURA 53: Antigo edifício da Imprensa Oficial, reformado no governo de Camillo e posteriormente demolido para dar lugar a atual sede da Assembleia Legislativa.

FONTE: REVISTA ERA NOVA, 01.mai.1921.

promovesse o seu melhoramento estético e higiênico, proporcionando o *embelezamento e aformoseamento* da atmosfera urbana. Obrigando o cidadão a reformar e adaptar suas edificações e, amparando-se em instrumentos legais, o poder público colocava em prática os padrões estéticos em voga e *remodelava* o núcleo central da cidade.

A arquitetura dos bairros tornados elegantes da cidade da Parahyba sofreu influência das chamadas manifestações ecléticas que caracterizaram a produção de fins do século XIX e início do XX. Essa arquitetura excedeu em diversificações e agregou todas as influências historicistas à disposição. A esse respeito, LEMOS (2003: 110) afirma que se o Neoclássico tornou-se o estilo oficial do Império, o Ecletismo tomou impulso na Primeira República. Como os recursos materiais e a mão-de-obra local não eram suficientemente qualificados para atender a construção desses exemplares, profissionais, equipamentos e materiais construtivos foram trazidos de outras regiões do país ou mesmo do exterior.

Enfim, diante dessa descrição, percebe-se que a capital da Parahyba passava por um processo bem mais intenso de *remodelação* urbana. Grande parte da cidade convertera-se em um ‘canteiro de obras’, onde seus prédios e espaços públicos, além das residências e estabelecimentos de comércio e serviços particulares, eram transformados para atender aos novos costumes de uma sociedade que também se modernizava e ampliava suas exigências por espaços e cenários adaptados ao gosto em voga, trazido por diversos e crescentes meios de comunicação como a imprensa escrita (jornais, revistas, folhetins etc.), o telégrafo, as rodovias, as ferrovias e, inclusive, por viajantes, técnicos e profissionais de outras regiões que vinham à cidade da Parahyba aplicar seus vários conhecimentos na sua *remodelação*.



FIGURA 54: Vista da Praça Comendador Felizardo Leite (Jardim Público), em 1921. Em segundo plano, edifício da Escola Normal, construído no governo de Camillo de Hollanda.

FONTE: REVISTA ERA NOVA, 15.jun.1921.

FIGURA 55: Vista da Praça Aristides Lobo, em 1921. Imediatamente à direita, observa-se o grupo escolar Tomas Mindello, construído no governo de Castro Pinto.

FONTE: REVISTA ERA NOVA, 15.abr.1921.



PLANTA 04: Planta da Cidade da Parahyba (1923) editada por Kaline Abrantes Guedes (2006) a partir da planta elaborada na administração municipal de Guedes Pereira pelo engenheiro Otto Kuhn.

Em LILÁS: algumas das principais intervenções do governo de Camillo de Holland (1916-1920) sobre o espaço urbano da Cidade da Paraíba.

Em **VERMELHO**: ruas projetadas pelo engenheiro Otto Kuhn e equipe (1923).

QUADRO SÍNTSE DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES URBANAS REALIZADAS DURANTE A ADMINISTRAÇÃO DE CAMILLO DE HOLLANDA (1916-1920)

01	Construção da Praça Pedro Américo	16	Praça Bela Vista
02	Construção da Praça Venâncio Neiva	17	Praça Conselheiro Henriques
03	Reforma do Teatro Santa Rosa	18	Calçamento da rua da República
04	Reforma do edifício da Cadeia Pública	19	Calçamento da rua Amaro Coutinho
05	Reforma do edifício do Superior Tribunal de Justiça	20	Calçamento de parte da rua Formosa
06	Alargamento da Avenida Cruz das Armas	21	Calçamento do entorno da Praça Venâncio Neiva
07	Demolição de casas na rua Maciel Pinheiro para futura construção da praça Antônio Navarro	22	Calçamento da Ladeira do Rosário
08	Construção da Escola Normal	23	Calçamento da rua Maciel Pinheiro
09	Construção do Grupo Escolar Epitácio Pessoa	24	Calçamento da rua Peregrino de Carvalho
10	Construção do Grupo Escolar Antônio Pessoa	25	Construção da balaustrada das Trincheiras
11	Reforma e ampliação do edifício da Imprensa Oficial	26	Calçamento de parte da rua das Trincheiras
12	Construção da Estrada para Tambaú ***	27	Calçamento da rua Beaurepaire Rohan ***
13	Abertura da Avenida Maximiano de Figueiredo	28	Substituição do calçam. da rua Barão do Triunfo ***
14	Prolongamento da Avenida General Osório ***	29	Reconstrução da praça Álvaro Machado ***
15	Praça Arístides Lobo	30	Calçamento da rua 13 de Maio ***

*** Obras paralisadas em 1919, quando da ocorrência de uma grande seca na região.

Para a realização de grande parte dessas obras de caráter público, na capital do Estado, foram efetuadas várias desapropriações, gastando-se, até o exercício administrativo de 1917, em torno de 109:300\$000. Diante desse quadro, torna-se nítida a preocupação de Camillo de Hollanda com o embelezamento da capital da Parahyba do Norte, em detrimento das demais cidades do interior, onde poucos foram os investimentos realizados. Quanto mais Camillo de Hollanda empreendia *remodelações* e *embelezamentos* na capital, mais necessitava de recursos financeiros para o seu custeio, que ainda tinha como maior suporte as arrecadações com o comércio do algodão produzido no Estado. A atenção desdobrada pelo presidente do Estado sobre essa fonte de riqueza pública era constantemente salientada em seus discursos, quando incisivamente afirmava que:

“(...) de todos os serviços o que reclama[va] immediata attenção é[ra] o de se tomarem sérias providências no sentido de se valorizar o nosso mais poderoso lastro econômico financeiro, que bem pode ser synthetizado no algodão. Não se deve tratar apenas de dar combate á funesta lagarta rosada, que põe em perigo todos os nossos algodoaes. É imprescindível trabalho de maior vulto na tentativa de se valorizar a rica malvácea, que tanto contribue para a nossa prosperidade [grifo nosso]” (Mensagem (...) 1917: 58).

Em 1919, terceiro da administração de Camillo de Hollanda, uma grande seca novamente assolou o Estado, sobre o qual instalou-se uma outra crise financeira. A administração teve que, mais uma vez, driblar a crise e adaptar-se às suas tristes consequências. A primeira medida tomada para a redução de despesas centrava-se exatamente na suspensão de algumas obras públicas já encaminhadas e outras ainda por iniciar. Quando os efeitos da estiagem se fizeram sentir sobre o cofre estadual estavam sendo concluídas as seguintes obras na capital, todas iniciadas no ano anterior de 1918: a construção da Escola Normal, da Imprensa Oficial, do trecho final da avenida General Osório, o calçamento das ruas Maciel Pinheiro, Peregrino de Carvalho, as praças Conselheiro Henriques e Bela Vista, a construção da muralha de sustentação e da balaustrada das Trincheiras; existiam ainda outras obras em andamento que, mesmo diante das dificuldades financeiras instaladas, resolveu-se dar prosseguimento, como a avenida que faria a ligação da capital à praia de Tambaú, o grupo escolar Antônio Pessoa e o calçamento das ruas Epitácio Pessoa (rua das Trincheiras) e Beaurepaire Rohan. (Mensagem (...) 1919: 16-17).

No ano de 1920, segundo as próprias palavras do administrador do Estado da Parahyba do Norte, os sintomas da crise financeira “accentuaram-se de forma tão radical que não nos foi possível continuar a série de serviços materiaes que caracterizaram os dois primeiros annos do actual período administrativo”. A medida preliminar do governo estadual consistiu em sustar todos os trabalhos que não representassem necessidade imediata, dando prosseguimento

somente àqueles cuja paralisação importasse em dano maior à sociedade e aos cofres públicos (Mensagem (...) 1920: 15).

Como o próprio Camillo de Hollanda citara, o ritmo das obras e realizações na capital teve de ser muito reduzido por conta da crise financeira gerada pela seca de 1919. Os auxílios enviados pelo governo federal foram em maior soma que os arregimentados pelo Estado. Todavia, esses recursos eram logicamente aplicados nas regiões mais carentes e diretamente atingidas pelo flagelo.

Lamentava-se a não realização do tão almejado serviço de esgotos da capital, que teve de ser protelado para uma administração posterior. Ainda segundo Camillo de Hollanda, o maior empecilho para a efetivação da obra foi a guerra mundial que provocou um aumento assustador no preço do material necessário à execução do citado empreendimento. Um outro fator citado era a desatualização do sistema projetado por Saturnino de Brito em 1913, “dada a expansão que a cidade vai tendo em diversos pontos, notadamente para o sul, zonas não compreendidas no plano Saturnino” (Mensagem (...) 1920: 12). A verdade é que, nesses dois últimos anos, com a crise financeira, seria impossível a concretização do sistema de esgotos, ainda que as condições do mercado externo tivessem se tornado mais favoráveis à aquisição do material necessário.

Das obras que se encontravam em andamento, no ano anterior de 1919, foram concluídas as do grupo escolar Antônio Pessoa e do Izabel Maria das Neves, este último edificado por doação testamentária de Alípio Machado. Com o agravamento da situação financeira, em 1920, foram suspensos os serviços da estrada para Tambaú, de substituição do calçamento da rua Barão do Triunpho, de continuação e início do calçamento da rua Beaurepaire Rohan e 13 de Maio, respectivamente, de prolongamento da avenida General Osório, de reconstrução da praça Álvaro Machado (antigo Largo da Gameleira); foram ainda suspensos os processos de desapropriação de vários prédios e terrenos localizados na avenida João Machado (Mensagem (...) 1920: 13-16) (ver **PLANTA 04**, p.125). Apesar da crise climática, econômica e da suspensão das obras que vinham se desenvolvendo na capital, o governo ainda conseguiu manter em dia o pagamento do seu funcionalismo público, coisa que não ocorreu na crise de 1915, também como decorrência de uma grande seca.

A administração de Camilo de Holanda (1916-1920) distinguiu-se das anteriores especialmente pela realização de inúmeras obras públicas localizadas, sobretudo, na cidade da Parahyba. Pode-se afirmar que, em seu governo, trabalhou-se em quase todo o perímetro da cidade (Cruz das Armas – Tambiá – Varadouro), “que parecia haver despertado de marasmo secular”.

Houve, de certo modo, uma revolução administrativa, econômica e social que contribuiu para a *remodelação* da cidade, apesar da crise financeira enfrentada a partir do seu terceiro ano administrativo. Mas, exatamente por causa desse novo ritmo de governo e dos gastos com tantos novos empreendimentos, sua administração foi cognominada “o governo do racha, expressão que injustamente traduzia a má qualidade das obras e o desperdício do dinheiro do Tesouro” (TRIGUEIRO, 1982: 53-54).

Ao que tudo indica, as obras de seu governo não eram de má qualidade. Questionava-se, todavia, a grande soma de recursos gastos nessas obras, pois, nada se tinha feito equivalente até então na cidade da Parahyba que consumisse tamanha soma do dinheiro público.

Nos discursos e mensagens proferidos por Solon de Lucena (1920-1924) foram observadas críticas bem mais incisivas sobre a administração anterior, de Camillo de Hollanda. Também se pôde constatar um teor muito pessimista nas palavras proferidas em seu primeiro ano de administração, certamente por conta das consequências da seca, da lagarta rosada, dos prejuízos destas sobre as áreas de produção algodoeira e das dívidas adquiridas pelos governos anteriores. Palavras como as colocadas logo em seguida foram marcantes e repetitivas nessas falações: “dada a actual situação financeira do Estado, é de ver a impossibilidade em que me acho de ir além dos trabalhos de conservação, asseio e pequenas adaptações dos próprios estaduaes, do conserto de pontes, estradas, praças e outros serviços urgentes e inadiáveis” (Mensagem (...) 1921: 22-23).

Por essas razões, no primeiro ano da administração de Solon de Lucena, as realizações se limitaram ao que por ele foi afirmado, gastando-se em torno de 92:000\$000 para sua concretização. As obras foram, basicamente: o vigamento da ponte da Batalha, o conserto da ponte sobre o rio Sanhauá e da usina hidráulica, reformas e consertos no prédio da Imprensa Oficial, entre outros Próprios Estaduais, aterro do pântano localizado em frente à usina hidráulica, despesas com administração, conservação e fiscalização das praças e jardins da capital (Mensagem (...) 1921: 22-23).

O presidente Solon de Lucena, em seus discursos e relatórios administrativos, sempre citava a prosperidade financeira percebida no Estado nos três anos que se seguiram ao pós-guerra, que coincidiram com o período administrativo de Camillo de Hollanda. Com isso, justificava as inúmeras obras executadas pelo seu antecessor e a ainda tímida operosidade do seu governo. Afirmava também que a “causa determinante das aperturas que temos soffrido neste particular, é conhecida e prende-se quase exclusivamente ao depreciamento do nosso principal producto de exportação [o algodão] [grifo nosso]” (Mensagem (...) 1921: 52).

Com a redução dos valores das cotações, ocasionado pelo fim da Primeira Guerra Mundial e pelo restabelecimento da normalidade das relações comerciais internacionais – semelhantemente ao que aconteceu após a Guerra da Secessão Americana (1860-1865) –, o movimento de exportação do estado retomou um ritmo menos acelerado, comparado ao que vinha acontecendo. Esse período de ‘normalidade’ das receitas estaduais, por sua vez, coincidiu com a administração de Solon de Lucena. Somado à seca iniciada em 1919 e às dívidas contraídas, estabeleceu-se uma crise no Tesouro Estadual e o governo, sem outro “recurso para enfrentá-la, além da escrupulosa prudência” adotou uma redução imediata nos gastos públicos de toda natureza, pois, apesar da redução verificada nos níveis de exportação de algodão e de outros gêneros produzidos e exportados pelo Estado e, consequentemente, de sua receita, não se reduziram as despesas, obrigações e compromissos estabelecidos pelas administrações de Solon de Lucena e de seu antecessor (Mensagem (...) 1921: 52).

Desde então, verificou-se uma constante e perceptível preocupação do presidente quanto às dificuldades que teve de enfrentar nesse primeiro ano de seu governo. Traçando um panorama das receitas do Estado, Solon de Lucena afirmava que: de 1.876:501\$625 réis arrecadados em 1908, atingiu 3.560:267\$241 réis no ano de 1914; subiu a 3.666:380\$421 réis, em 1915, para culminar, no ano de 1917, em 6.973:162\$102 réis e baixar, em 1919, a 5.221:020\$544 réis, rendendo, no quadriênio de 1916 a 1920 (período administrativo de Camillo de Hollanda), a importante soma de 24.351:984\$329 réis.

Semelhantemente ao panorama da receita, Solon de Lucena estabelecia um outro para a exportação de algodão do Estado: de 9.953.120 quilos, obteve-se 6.820:932\$080 réis, em 1913; de 8.227.276 quilos, obtendo uma cifra quase triplicada de 18.740:480\$370 réis, em 1919; no ano seguinte, de 1920, de 11.716.085 quilos, obteve-se um valor total proporcionalmente menor de 26.952:193\$102 réis. Mesmo diante dessas constantes altas e baixas na produção e nos valores de cotação, percebe-se que a vida econômica do estado se intensificava,

“(...) soffrendo, comtudo, a exportação, as oscilações naturaes a que está adstricta, nos Estados do nordeste, por causas climatéricas e ainda pela procura, mais ou menos intensa, de nossos productos nos mercados europeus. O anno financeiro de 1921 vem-se assinalando, precisamente, por essa tendência accentuada de nossa producção a retomar a marcha normal que se fizera em linha ascendente de 1906 a 1914, quando nos colheu a febre de trabalho a que se deu logar a guerra européa” (Mensagem (...) 1921: 39-41).

Apesar do incessante lamento do então presidente, no ano de 1921, foi efetuado o pagamento de cerca de 1.200:000\$000, referente ao somatório de várias dívidas, quais sejam: a fundada,

as contas de fornecimento, as indenizações, rescisões de contratos, entre outros títulos de credores do Estado. Solon de Lucena afirmava que, “se não fossem as obrigações trazidas da administração antecedente, estaríamos em regulares condições financeiras, porque venceríamos, sem déficit, a phase de rendas mais escassas” (Mensagem (...) 1921: 56-58).

No ano de 1921, a Parahyba do Norte já contava com uma população de cerca de 980.000 habitantes, sendo aproximadamente 53.000 na capital⁶². Esse último número representava um aumento significativo da população da capital quando comparado ao número aproximado de 20.000 habitantes recenseados na virada do século. Em 1910, essa população era de cerca de 44.000 habitantes. (BOLETIM INFORMATIVO PARAHYBA DO NORTE, 1921) (ALMANACH (...) 1922: 335). Essa diferença de 10.000 pessoas, no intervalo de uma década (1910-1920), tornava-se gritante quando se imaginava esse adicional em uma cidade cujo sistema de abastecimento d’água foi construído parcialmente, atendendo ineficaz e insuficientemente uma pequena parcela de sua população.

Para piorar a situação, a Parahyba do Norte adentrou a década de 1920 sem um sistema adequado de tratamento dos esgotos. Essa era uma preocupação freqüente dos governos parahybanos, mas que despenderia um orçamento ainda incompatível com as receitas estaduais, como se observa nas palavras de Solon de Lucena, em 1921:

“Posto que seja essa uma obra [a complementação do serviço de abastecimento d’água] que se impõe aos poderes públicos, visto que a ella estão ligados o asseio, a hygiende, a saúde e a própria vida de nossa *urbs*, aguardo, entretanto, o resultado das negociações para o levantamento de um imprestimo interno que tento na praça do Rio de Janeiro, a fim de poder attender a essa urgente reforma, bem como emprehender, com segurança, a construcção do exgotto a esta capital (...) Reputo uma das maiores senão a maior de nossas necessidades, o exgotto a esta capital. Sem elle parecem burlados todos os esforços no sentido de mantermos aqui um estado mediano de salubridade. É a maior aspiração do meu governo e a obra que considero inadiável, maogrado a situação precária das finanças do Estado” (Mensagem (...) 1921:30).

A concretização desse anseio parecia estar mais próxima do que se imaginava. Os periódicos locais anunciam com perspectivas esperançosas a sua realização, já não mais se limitando a declarar sua importância para a qualidade de vida da cidade e de seus habitantes, mas, prevendo sua realização em breves dias. Por exemplo, no BOLETIM INFORMATIVO DA

⁶² Esse número pode ser considerado insignificante diante dos 200.000 habitantes que possuía a cidade de Recife nos anos de 1920, ou mesmo dos 500.000 habitantes da cidade do Rio de Janeiro em 1890. Ainda assim, com seu porte de cidade pequena, a cidade da Parahyba apresentou crescimento significativo e adicionou vários símbolos de modernidade ao seu cotidiano (ARANHA, 2003: 85-87).

PARAHYBA DO NORTE, de 1921, declarava-se que Solon de Lucena pretendia reformar, ainda no ano de 1921, os serviços sanitários da cidade da Parahyba, de modo à “corresponder às necessidades cada vez maiores e aos incontestáveis progressos da metrópole parahybana”. Ainda segundo o boletim, tanto a ampliação do sistema d’água como a instalação da rede de esgotos, planejadas por Saturnino de Brito, estavam prestes a ser iniciadas e essas grandes obras seriam suficientes para imortalizar o nome de Solon de Lucena.

Por motivos anteriormente citados, o primeiro ano de sua administração não teve grandes realizações. No entanto, a partir do segundo exercício de seu governo, as esperanças por dias melhores se renovavam - ao menos é o que indica o trecho abaixo, extraído de artigo publicado na revista ERA NOVA, em janeiro de 1922 - , na medida em que começaram a ser realizadas algumas obras sobre o espaço urbano da capital do Estado:

“Vem melhor inspirado, anno promissor de 1922! (...) Dá-nos recursos para exeguir o cubiçado e inadiável problema sanitário urbano. Protege e apressa o serviço do nosso porto interno. O Sanhauá está sendo revolvido e aprofundado, graças á possante draga Parahyba, para reflectir, em breve, o nosso progresso agrícola industrial, para espelhar os nossos problemas sociaes, para realizar a nossa civilisação”.

E assim aconteceu que, no ano de 1922, o presidente Solon de Lucena assinou contrato para a realização dos serviços de água e esgoto da capital do Estado, ambos os projetos confiados à competência técnica e profissional de Saturnino de Brito. Solon de Lucena afirmava em seu relatório de governo que desde o governo Castro Pinto que a Parahyba do Norte clamava tal serviço – certamente até mesmo dessa administração já se ansiava esse empreendimento. Acrescenta que Antônio Pessoa almejou realiza-lo, que Camillo de Hollanda não o conseguira em virtude da 1^a Guerra Mundial e que, só em 1922, “foi possível lançar um empréstimo interno, na capital da República e em outras praças do Brasil, no valor de 8.000:000\$000, destinados á effectuação daquelles serviços”. Para o próprio Solon de Lucena, a situação econômica do Estado era favorável, podendo-se cobrir o empréstimo em pouco tempo, na medida em que não tinha dívidas nem compromissos de grande importância (Mensagem (...) 1922:43).

“(...) é sabido que a Parahyba é, talvez, o único Estado da Federação que não tem dívidas e que, apesar das seccas, vem realizando, com segurança e aos poucos, tudo o que se enquadra nas possibilidades de um povo pobre, trabalhador e honesto” (Mensagem (...) 1922: 51).

Sendo um empreendimento deveras oneroso, que demandaria a vinda de materiais, máquinas, e equipamentos do exterior, especialmente da Europa, o tesouro estadual ainda não tinha condições suficientes para custeá-lo integralmente e, em curto prazo, com suas próprias

arrecadações. Dentro dessa realidade, o governo parahybano – seu presidente, juntamente com os demais representantes do poder público local - resolveu optar pela solução de um empréstimo interno para solucionar esse problema que causava indignação à população há muito tempo. Como o Estado da Paraíba do Norte não tinha dívidas e eram relativamente pequenas suas despesas, passadas as crises decorrentes da grande seca de 1919 e da intensa propagação da lagarta rosada, em consenso, os representantes estaduais e municipais acataram a decisão e partiu-se para a execução do grande empreendimento.

“O projecto do exgotto desta capital é um dos acontecimentos mais promissores e mais indicativos da boa vontade com que nos vai governando o sr. Dr. Solon de Lucena (...) E é assim que, tendo estudado profundamente as condições econômicas do Estado, s. exc. deliberou fazer o serviço de exgotto na capital: - e esse será feito (...) vai vir o exgotto – e o exgotto será mais uma etapa deste governo honesto que nos felicita” (ERA NOVA, 15.maio.1922).

Em 1922 o preço do algodão encontrava-se relativamente estabilizado no mercado mundial; a praça parahybana já contava com compradores fiéis nos países industriais europeus; investia-se em tecnologia na cultura e no beneficiamento da fibra e do caroço do algodão, visto que a produção no centro-sul do país se ampliava e começava a representar concorrência ao produto parahybano; o estado podia contar com silos, estradas e açudes para minorar os efeitos das secas cíclicas. Esses fatores, juntamente com a inexistência de dívidas, atribuíam uma margem de confiança à economia parahybana, permitindo que o Estado contraísse o empréstimo e procedesse ao lançamento dos títulos.

Como ratifica GALLIZA (1993:123), a operação do crédito interno foi autorizada e o Estado confiou a João Pessoa Cavalcanti a promoção e o lançamento de títulos na cidade do Rio de Janeiro. Todavia, acompanhando o andamento desse processo nas mensagens presidenciais, pôde-se observar que a operação de empréstimo fracassava progressivamente e, estando as bases contratadas e as obras iniciadas, o Estado teve de ir custeando o serviço, aos poucos, com os recursos do próprio Tesouro, o que lhe acarretou algumas dificuldades de ordem financeira. Mesmo diante de tais aperturas, a obra foi levada adiante e, pode-se afirmar que a economia algodoeira, mais uma vez, foi a maior responsável pela realização desse importante melhoramento na capital, ainda que indiretamente, pois, era confiada à renda obtida com sua produção e exportação o pagamento das dívidas contraídas com a compra do material e com a mão-de-obra, ambos necessários à execução do empreendimento.

O algodão era - e prometia ser, por longa data - a principal fonte de riqueza pública e particular da Paraíba do Norte e, por isso, investia-se e divulgava-se maciçamente o desenvolvimento e o melhoramento de sua cultura: no relatório presidencial da Paraíba do Norte de 1922, ou

melhor, da administração de Camillo de Hollanda em diante, foi conferida uma atenção jamais aplicada anteriormente ao algodão e à sua cultura no Estado, certamente em virtude das altas somas arrecadadas com sua produção no pós-guerra.

Retomando a discussão acerca da execução do sistema de esgotos e da ampliação do sistema de abastecimento d'água da capital parahybana ocorreu que, na impossibilidade de Saturnino de Brito vir pessoalmente fiscalizar a obra na cidade, visto que se encontrava à frente de obras semelhantes no Rio de Janeiro, encarregou Lourenço Baeta Neves, “um profissional idôneo, de capacidade comprovada no assumpto”, para ocupar o seu lugar nas obras que se iniciaram na cidade da Parahyba. Baeta Neves era engenheiro formado pela Escola de Engenharia de Belo Horizonte e ocupava, naquela ocasião, o cargo de diretor da Viação e Obras Públicas de Minas Gerais, que teve de abdicar momentaneamente, ficando à disposição do Estado da Parahyba do Norte como engenheiro chefe da construção dos citados sistemas de infra-estrutura.

As primeiras providências tomadas pelo engenheiro, chegando à cidade, giraram em torno da execução de um serviço topográfico⁶³ atualizado, haja vista o projeto elaborado em 1913 (ver **PLANTA 03**) achar-se completamente desatualizado para o início das obras, devido ao crescimento que a cidade apresentou nesse interstício de cerca de uma década. Acerca da forma como a cidade da Parahyba se expandira, Saturnino de Brito teceu duras críticas em seu relatório apresentado ao governo parahybano, em 1924. Queixava-se das ruas retas e ortogonais abertas nas áreas de expansão em discrepância com o traçado proposto no projeto de sua autoria quando de sua primeira visita ao Estado, em 1913. Segundo o próprio engenheiro, as ruas e avenidas abertas prejudicavam o natural escoamento dos esgotos e águas pluviais obrigando a equipe a realizar modificações onerosas sobre o plano anterior.

Não tendo sido localizadas as plantas originais do referido projeto de 1913, a equipe de Saturnino de Brito teve que elaborar plantas atualizadas para o Saneamento e a ampliação do Sistema de Abastecimento d'água (ver **PLANTAS 05 e 06**). Tiveram de ser refeitos todos os perfis de locação dos coletores de esgotos e dos demais equipamentos necessários ao funcionamento da rede. Na mensagem apresentada pelo presidente em 1923, constava a informação de que estavam “totalmente locados todos os collectores de exgottos do 1º e 2º

⁶³ Como dito, uma das primeiras providências tomadas pelo presidente Solon de Lucena, diante da brevidade do serviço de esgotos à capital, foi proceder ao levantamento de uma planta atualizada da cidade da Parahyba, com suas respectivas linhas topográficas. Cometeu “a superintendência administrativa desse serviço ao sr. Dr. Walfredo Guedes Pereira, activo prefeito do município” (Mensagem (...) 1922: 40-42). Nesse mesmo ano, foi comissionado o engenheiro militar sr. cel. Otto Kuhn, para dirigir os serviços de levantamento daquela planta e de uma carta topográfica. Na mensagem administrativa de 1923, Solon de Lucena prestava a seguinte informação “Na parte referente ao serviço de escriptorio, a comissão já tem prompto um croquis para estudo, havendo o sr. cel. Otto Kuhn, chefe do serviço, se entendido com o sr. Dr. Guedes Pereira, prefeito da capital, para poder projectar as modificações necessárias ao desenvolvimento da cidade” (1923: 62-65).

distritos de exgottamento em que se dividiu a capital, e em considerável adeantamento os do 3º distrito, correspondente ao planalto superior da cidade" (Mensagem (...) 1923: 58-59).

Contemporaneamente à elaboração da planta foi formulado o Código de Posturas Municipais, para regulamentação das edificações e do traçado urbano que assumia a capital. Para a formulação e execução do Código foi organizado um corpo técnico voltado especialmente para o controle e a regulamentação urbanística da capital. A ausência de uma legislação específica que regulamentasse esses serviços permitiu uma ocupação mais ou menos aleatória na cidade - executada por fiscais do governo, geralmente leigos acerca das técnicas e planos urbanísticos -, o que resultou na necessidade de *remodelação* de inúmeros espaços pela cidade efetuando-se, para isso, várias desapropriações e demolições.

Dentre os serviços que constituíram o saneamento na capital iniciado em 1922, sumariamente, podem ser citados: serviços topográficos de locação da rede coletora e do emissário do esgoto; moldagem das peças de cimento para as obras complementares dos esgotos; construção dos coletores; construção do emissário dos esgotos da cidade para o ponto de descarga no Tambiá Grande; construção do túnel de esgotamento sanitário e pluvial dos terrenos que vertem para a Lagoa, situada no planalto superior da capital, para onde a cidade mais se desenvolvia, em novas ruas e avenidas; abertura de novas vias urbanas necessárias ao saneamento.

Entretanto, o projeto elaborado por Saturnino de Brito para a cidade da Parahyba priorizava outros aspectos além dos técnicos. Foram abertos novos e amplos eixos viários. Alargadas, ampliadas e alinhadas outras ruas existentes. Foram abertas e, urbanisticamente tratadas, algumas praças e parques no tecido urbano como continuação do processo de *embelezamento* e *modernização* da capital. Até 1924, os exemplos mais drásticos dessa 'cirurgia' urbana que acontecia na cidade da Parahyba foram: a demolição da Igreja do Rosário dos Pretos e de uma série de edificações localizadas em seu entorno para a construção da Praça Vidal de Negreiros (1924-1925) e a demolição da Igreja da Mãe dos Homens, em Tambiá, para a construção da Praça Antônio Pessoa (1923). Ainda assim, o traçado original da maioria das ruas e quadras da capital foi conservado, minimizando o processo das grandes destruições das antigas estruturas urbanas que ocorriam em outras cidades do país.

A destruição dessa antiga estrutura, composta principalmente por igrejas, edifícios antigos e ruas estreitas nas cidades brasileiras em processo de modernização representava a chegada do progresso, que muitas vezes se apresentava como sinônimo de destruição do patrimônio e da secularização, assunto que será melhor explorado adiante.

No ano de 1922, também tiveram início outras importantes obras do governo Solon de Lucena: foi comprado um vasto terreno, em Tambiá, para construção de uma praça em comemoração ao Centenário da Independência (ver **PLANTA 07**, p.142), cuja inauguração ficou a cargo do prefeito da capital, o Dr. Walfredo Guedes Pereira. Walfredo era médico, formado no Rio de Janeiro, onde morou entre os anos de 1902 e 1908, período de intensa *remodelação* da capital carioca. Certamente influenciado pela transformação de caráter embelezador e sanitária que contemplou na capital do país, sob a direção do prefeito Pereira Passos, iniciou uma administração municipal sem precedentes na cidade da Paraíba, destacando-se juntamente



PLANTA 05: Planta do saneamento da Cidade da Parahyba elaborada pelo escritório Saturnino de Brito (REDE DE DISTRIBUIÇÃO D'ÁGUA).

com o governador Solon de Lucena, na modernização do cenário urbano, onde ruas e avenidas foram abertas, alargadas, calçadas e arborizadas, onde casebres e edifícios antigos foram demolidos para abertura dessas novas vias, para construção de praças, ou mesmo para afastar a população de baixa renda dessas áreas centrais recém tratadas.

Sob a direção municipal do Dr. Guedes Pereira foram empreendidos vários melhoramentos nas terras que circundavam a fonte de Tambiá, também em parceria com o governo municipal, que resultaram no Parque Arruda Câmara, “um dos mais poéticos e úteis logradouros de nossa



PLANTA 06: Planta do saneamento da Cidade da Parahyba elaborada pelo escritório Saturnino de Brito (REDE DE ESGOTOS).

urbs" (ver **PLANTA 07**, p.142). Além da fonte, localizada em meio à reserva de mata atlântica, eram mantidos no parque grandes viveiros de plantas "destinadas à arborização da cidade, podendo mesmo, dentro em breve, prover de mudas, convenientemente tratadas, as demais cidades e localidades do interior" (Mensagem (...) 1922: 32-33).

Ainda em 1922, foram realizados serviços de reparo, conservação e limpeza nos edifícios da Imprensa Oficial, do Palácio do Governo, do Liceu, do Tribunal da Relação, da Cadeia Pública, da Escola Normal, da Biblioteca Pública, das Diretorias de Instrução e de Higiene, da Guarda Civil e dos grupos escolares 'Epitácio Pessoa', 'Thomas Mindello', 'Antônio Pessoa' e 'Izabel Maria das Neves'. Fizeram-se ainda consertos na Ponte do Sanhauá, nas ruas Epitácio Pessoa (Trincheiras), Barão do Triunpho e Padre Antonio Pereira (Mensagem (...) 1922: 40-42) (ver **PLANTA 07**).

No mesmo ano, foi comprado um prédio – onde estava sendo construída a sociedade dançante 'Parahyba Club' – para a instalação da Academia de Comércio do Estado, cuja construção foi contratada com o escritório Cunha & Di Lascio. O terreno, juntamente com a parte da construção iniciada, custou ao governo a importância de 38:000\$000; o projeto e o término da obra foram contratados por 98:000\$000 (Mensagem (...) 1922: 57-58) (ver **PLANTA 07**, p.142).

Mediante a iniciativa e o apoio financeiro do governo federal, algumas vezes em convênio com o governo estadual, tiveram continuidade ou ainda se estabeleceram, em 1922, inúmeras obras pela capital e pelo interior do Estado. Por exemplo, o Hospital Oswaldo Cruz⁶⁴, a Colônia para Alienados⁶⁵, os serviços de dragagem do ancoradouro do Sanhauá, o saneamento do Vale do Jaguaribe, a reforma do prédio que abrigaria o Quartel Federal e a construção do prédio destinado aos Correios e Telégrafos⁶⁶, na capital; a desobstrução do porto de Mamanguape, o acabamento e consolidação "das grandes estradas de rodagem, a construção de pontes e

⁶⁴ "(...) Até agora, dos inúmeros serviços prophylaticos tão solicitamente prestados pelo Dr. Acacio Pires á Parahyba, taes como a instituição de postos sanitários em diversos municípios do interior, o já bem iniciado saneamento de Tambaú e o Serviço de Prophylaxia ás Moléstias Venéreas, o que mais se salienta é a recente inauguração do hospital 'Oswaldo Cruz', verificada no dia 21 de abril próximo passado" (ERA NOVA, 01.maio.1922).

⁶⁵ "Também ás expensas do governo federal, mediante contracto com o governo do estado, está o sr. Dr. Accacio Pires superintendendo a construcção de uma colônia para alienados, cabendo a direcção technica ao sr. Dr. Heraldo Damasceno. Os trabalhos, iniciados há pouco tempo, marcham com regularidade e rapidez. Creio, dentro em breve, terá a Parahyba um estabelecimento de primeira ordem, senão pela vastidão das construções e estheticá do prédio, ao menos pela posição topographica, amplitude dos terrenos que lhe foram marcados e pela organização interna que se lhe pretende dar (...) Os terrenos, onde fica situada a colônia, são uma doação do Estado áquella instituição" (Mensagem (...) 1922: 45-46).

⁶⁶ "O local em que hoje está se construindo o Palácio dos Correios e Telegraphos, foi escolha do illustre chefe do disticto telegraphicó [Dr. Affonso de Albuquerque Maranhão] (...) Incubido pelo governo da União de procurar um local que se prestasse a tal fim fel-o s.s. com absoluta intuição topographica da nossa capital, apresentando-lhe longo relatório, acompanhado da respectiva planta e varias photographias locaes, no qual suggeria as bases para as negociações preliminares de desappropriação dos prédios existentes na área do terreno comprehendido entre a rua da União e a que lhe corre para hela, ao poente, com frente para a praça Pedro Américo, desappropriação essa que s.s. estimara em cento e vinte contos de réis" (ERA NOVA, 26.março.1922).

obras d'arte necessárias ás alludidas estradas, a construcçō de estradas de ferro de penetração, ligando a Parahyba ao Ceará", obras estas espalhadas pelo interior do estado da Parahyba do Norte (Mensagem (...) 1922: 25-46).

Os edifícios de caráter assistencial, acima citados, entre outros ainda não colocados, como o Instituto de Assistência e Proteção à Infância, o Orfanato Dom Ulrico, o Asilo de Mendicância e o Hospital Santa Isabel (ver **PLANTA 08**, p.145-149), que abrigavam doentes, mendigos, loucos e todos aqueles que representassem algum mal ou dano à sociedade, foram localizados fora do convívio social, ou seja, locados em áreas mais afastadas do núcleo urbano, "onde pudessem permanecer longe das vistas dos cidadão 'sãos'", o que representava uma medida de salubridade para a cidade e a sociedade, evitando que aqueles circulassem pelas suas ruas e praças *remodeladas, higienizadas e modernizadas* (SORIANO, 2001: 75-76).

No ano de 1923, tiveram continuidade as obras do saneamento que, como dito, iam sendo custeadas pelo Tesouro Estadual, dentro de suas possibilidades, e através das receitas arrecadadas com os mais diversos impostos, especialmente os cobrados sobre a comercialização do algodão na praça da capital.

Também se mantinham em construção a Academia de Comércio, um pavilhão para recreio na Escola Normal, a garagem do Palácio, além de vários outros consertos e *remodelamentos* dos imóveis de propriedade do Estado, em sua maioria, carentes de constante vigilância e cuidado, como, por exemplo: reparos no teto do arquivo do Liceu [127\$000]; troca de janelas, dobradiças e instalação de aparelhos sanitários no grupo escolar Izabel Maria das Neves e no Thomaz Mindello [248\$820]; alargamento das ruas Monsenhor Walfredo Leal e dos Bandeirantes; reconstrução dos muros e caiação do edifício do grupo escolar Epitácio Pessoa [851\$000]; reconstrução de alpendre e reparação de instalação elétrica do prédio do Tribunal de Relação [970\$800]; reparação do teto do prédio localizado na rua Barão da Passagem, onde funcionava a Inspetoria Agrícola Federal [1:395\$900]; construção de nova garagem para os automóveis da Chefatura de Policia [1:009\$550]; reconstrução da estrada de Tambaú, a partir da usina elétrica, localizada no bairro de Tambiá [8:861\$120]; pintura do coreto e dos bancos da praça Comendador Felizardo [380\$000]; realização de serviços diversos no Parque



FIGURA 56: Pintura em acrílico sobre tela de Rodrigues Lima retratando a antiga capela da Mãe dos Homens, em Tambiá, demolida na década de 1920, para delineamento da rua Walfredo Leal e construção da praça Antônio Pessoa. Série: Parahyba Ontem e Hoje

Arruda Câmara [3:505\$750]; *remodelamento* de diversas praças e jardins da capital [24:394\$950, de julho de 1922 a junho de 1923]; pagamento da mão-de-obra dos detentos que realizavam serviços no bairro de Tambiá (demolições, transporte de madeiras, terraplenagens etc) [3:289\$000, de julho de 1922 a junho de 1923]; aterro do pântano em frente e a ao norte da Usina Hidráulica [2:707\$000, de julho a outubro de 1922]; entre outras inúmeras obras menores realizadas principalmente na capital (Mensagem (...) 1923: 68-88).

Nesse ano de 1923, quando se aceleraram as obras do saneamento e, como parte do projeto elaborado pelo escritório de Saturnino de Brito, para a capital da Parahyba do Norte, várias edificações foram demolidas dando lugar às novas artérias e aos novos equipamentos urbanos, condizentes com o estilo de vida a cada dia mais assimilado pela elite local. Nem as edificações religiosas foram poupadadas nesse processo de *remodelação* a que a capital foi submetida: por exemplo, a Igreja do Rosário dos Pretos localizada na então rua Duque de Caxias foi completamente destruída, juntamente com todo o quarteirão em que estava inserida, para a implantação da praça Vidal de Negreiros, que se tornou conhecida popularmente pela alcunha de 'Ponto de Cem Réis' (ver **PLANTA 07**, p.142); a antiga capela da Mãe dos Homens (ver **FIGURA 54**), localizada no bairro de Tambiá, também foi demolida, juntamente com alguns casebres em torno dela localizados, para o alargamento da rua Monsenhor Walfredo Leal (antiga rua do Tambiá) e para a construção da praça Antônio Pessoa (ver **PLANTA 07**). Como se pôde observar, além das edificações sagradas, inúmeros prédios particulares também tiveram de ser demolidos, total ou parcialmente, para o alinhamento, o calçamento e a construção de passeios públicos nas antigas ou novas ruas e avenidas, para a abertura de praças e jardins. Enfim, a cidade moldava-se ao gosto moderno, renegando seu passado, seu aspecto colonial, suas ruas estreitas, tortuosas e sem asseio. A ordem agora era baseada no tripé progressista sanear-embelezar-circular (SORIANO, 2001).

Dentre as ruas e avenidas, abertas em bairros antigos ou novos na capital, também em 1923, podem ser citadas: a rua Saturnino de Brito, localizada na encosta das Trincheiras, no bairro de mesmo nome; as ruas Tabajaras, Pedro I e Almirante Barroso, para além da Lagoa, no sentido leste, no antigo bairro do Montepio, iniciando o processo de ocupação dessa área; abriu-se a rua Caturité; desfez-se a "viela que dava entrada para Tambiá, retirando-se casas das esquinas da rua Direita e Visconde de Pelotas e do meio da praça do Carmo", delineando o início da rua Walfredo Leal (MARIZ, 1939: 131); construiu-se a rua Guedes Pereira, no local onde se situava a ladeira do Rosário, tendo por continuação a antiga rua do Fogo, descendo até o Quartel de Polícia (ver **PLANTA 07**, p.142); inúmeras outras ruas passaram por semelhante processo de *remodelação*, quando correram por seu subterrâneo os túneis do

saneamento e do abastecimento d'água e, por sua superfície, o calçamento e os postes para iluminação pública e para a passagem dos bondes urbanos.

Esse surto de realizações ocorrido na capital da Parahyba do Norte, entre 1916 e 1924, não foi verificado com tanta intensidade em momento anterior. A especificidade e a dimensão desse recorte da história urbana local levantou o propósito de se conhecer as principais causas que condicionaram essa grande transformação urbana, cultural e política. A economia algodoeira certamente exerceu papel preponderante nesse processo quando atingiu altas cotações no mercado internacional e promoveu o acúmulo de riquezas públicas e particulares. Após essa data, os administradores tiveram que manter uma relativa continuidade, atendendo os anseios crescentes da população por tecnologias, idéias e padrões modernos e de progresso econômico e cultural. No entanto, como se observará adiante, a produção do centro-sul do país, em momento imediatamente posterior a data de encerramento da pesquisa (1924), ultrapassará a das regiões produtoras nordestinas enfraquecendo suas exportações e importações e fazendo com que fontes alternativas de receita sejam buscadas para cobrir as despesas públicas.

Não tendo sido concluídas as obras do saneamento e a ampliação do sistema de abastecimento d'água durante a administração de Solon de Lucena, elas tiveram sua continuidade na administração posterior, de João Suassuna (1924-1928) e ainda sob a responsabilidade técnica do engenheiro Baeta Neves, que estava à disposição do Estado da Parahyba do Norte.

Como colocado anteriormente, em 1922, durante a administração federal de Arthur Bernardes as Obras Contra as Secas espalhadas pelo interior da região Nordeste foram suspensas, o que trouxe grandes prejuízos ao desenvolvimento que vinha se desempenhando nessa região. Porém não cessaram as obras do Saneamento da capital parahybana, as quais foram auxiliadas por meio do empréstimo das máquinas e aparelhos diversos utilizados naquelas obras paralisadas.

Em 1924, o então presidente relatava em sua mensagem presidencial que estava terminada a maior parte da rede dos esgotos públicos, com suas obras acessórias, e a atual administração fazia o possível para concluir toda a obra contratada, no prazo contratual, que expiraria nos primeiros meses de 1925. Esperava-se, porém, a regularização do serviço de abastecimento d'água e sua execução para que o calçamento fosse reposto nas áreas cuja rede de esgotos já havia sido concluída. Os trabalhos de maior vulto dessa rede achavam-se bem adiantados, os quais compreendiam: o grande túnel da Lagoa à Praça Aristides Lobo; o emissário geral dos

esgotos, com os respectivos tanques finais de descarga e o grande sifão emissário do coletor geral do distrito de esgotos correspondentes à Cidade Alta, que vertia para o porto; as obras da estação elevatória do distrito de esgotamento, correspondentes à Cidade Baixa e à área do porto, com suas dependências e arruamentos projetados; entre outros.

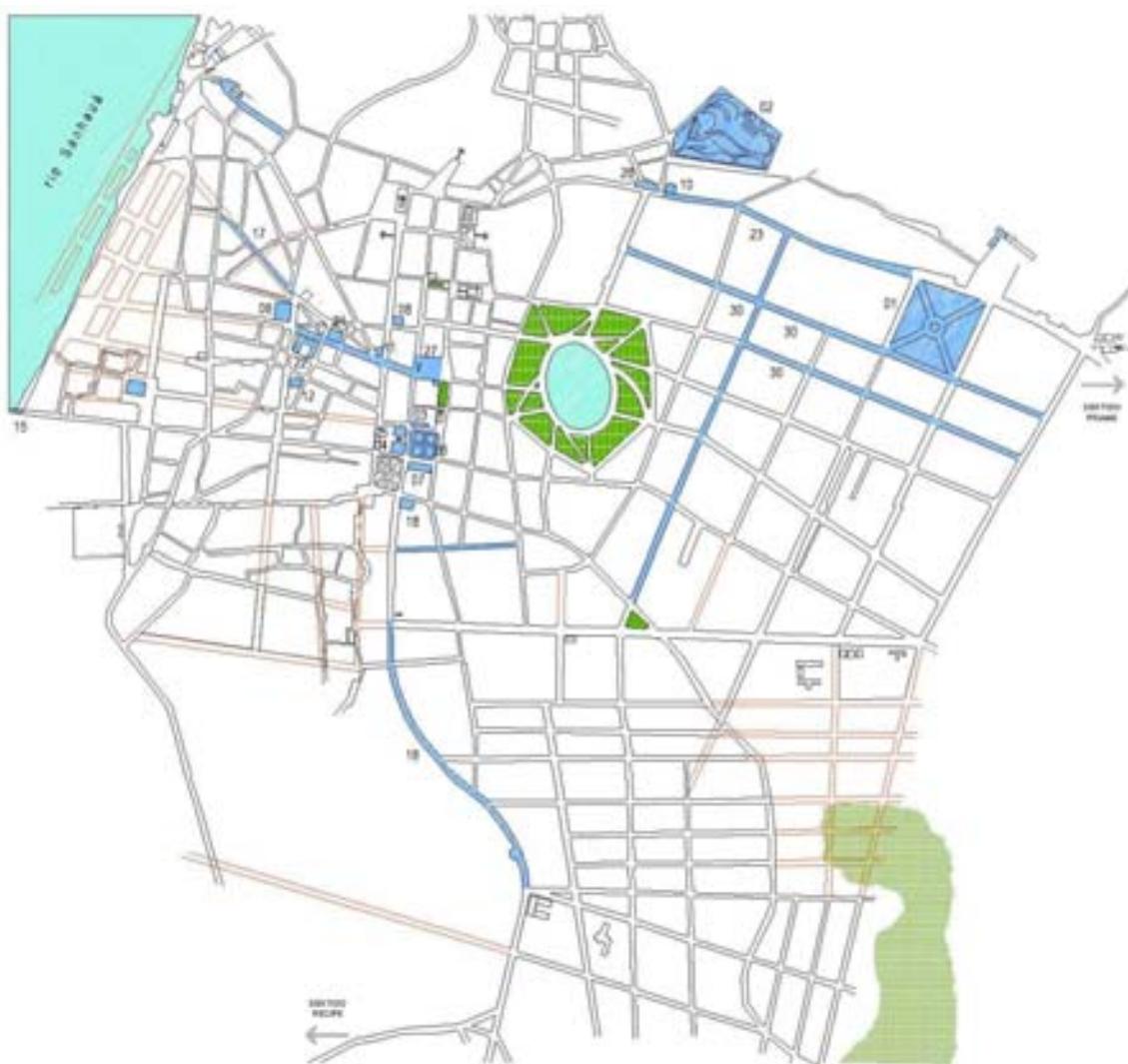
Enfim, apesar das esperançosas palavras de Solon de Lucena, em sua mensagem presidencial de 1924, o serviço de esgotos e a complementação do sistema de abastecimento d'água só seriam, em sua totalidade, concluídos e inaugurados em 1927, durante a administração de seu sucessor, João Suassuna. Pode-se afirmar, todavia, que essa realização imortalizou o nome de Solon de Lucena na cidade e trouxe inúmeros benefícios à sua salubridade e estética urbana, pelo menos na área central contemplada com o melhoramento. Isso porque a população de mais baixa renda teve que se deslocar para áreas afastadas do núcleo urbano, em virtude da valorização dessa área tratada e, inclusive, por representar um foco de epidemias e 'imoralidade'.

Semelhantemente à população mais pobre, as instituições assistenciais que atendiam à capital foram instaladas para além da área central da cidade, também como forma de deslocar os loucos, mendigos e doentes do convívio social, afastando-os da cidade *remodelada* e *embelezada*, na qual não eram admitidos por representar um 'mal' à sociedade modernizada.

O sistema de saneamento da capital parahybana, projetado pelo escritório Saturnino de Brito, contemplou a reformulação de várias áreas urbanas. Os objetivos do projeto firmavam-se não somente em enterrar tubulações e canalizar águas servidas e pluviais. Ao contrário, partia-se de uma concepção total da cidade com o *remodelamento*, a abertura e o alinhamento de várias ruas e avenidas da Cidade Alta e Cidade Baixa, o tratamento e embelezamento de praças e parques, existentes ou a construir e projetavam-se áreas de urbanização e saneamento futuros nos locais de provável expansão urbana.

Para o planejamento e execução dessas obras, uma outra importante contribuição foi dada à capital: a elaboração de uma planta atualizada da cidade, com suas respectivas linhas topográficas, executada pela equipe do engenheiro Otto Kuhn, em 1923 (ver **PLANTA 08**).

O espaço urbano da cidade da Parahyba, nesse intervalo de cerca de sessenta e cinco anos (1858-1923) - correspondente às datas das duas plantas oficiais que a cidade apresentou -, teve sua expansão marcada pela falta de um planejamento geral. A abertura de ruas e loteamentos acontecia sem um maior rigor técnico, quase que aleatoriamente, sem a compreensão da malha urbana como um todo.



PLANTA 07: Planta da Cidade da Paraíba (1923) editada por Kaline Abrantes Guedes (2006) a partir da planta elaborada na administração municipal de Guedes Pereira pelo engenheiro Otto Kuhn.

Em AZUL: algumas das principais intervenções dos governos de Solon de Lucena e Guedes Pereira (1920-1924) sobre o espaço urbano da Cidade da Paraíba.

Em VERMELHO: ruas projetadas pelo engenheiro Otto Kuhn e equipe (1923).

QUADRO SÍNTESE DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES URBANAS REALIZADAS DURANTE A ADMINISTRAÇÃO DE SOLON DE LUCENA/ GUEDES PEREIRA (1920-1924)

01	Construção da Praça da Independência	17	Consertos na rua Padre Antônio Pereira
02	Reforma do Parque Arruda Câmara (Bica)	18	Construção do edifício da Academia de Comércio
03	Reforma do edifício da Imprensa Oficial	19	Construção do Hospital Oswaldo Cruz
04	Reforma do Palácio do Governo	20	Construção da Colônia para Alienados
05	Reforma do Liceu	21	Construção do Quartel Federal
06	Reforma da Cadeia Pública	22	Construção do edifício dos Correios e Telégrafos
07	Reforma da Escola Normal	23	Alargamento da rua Mons. Walfredo Leal
08	Reforma da Biblioteca Pública	24	Alargamento da rua dos Bandeirantes
09	Reforma da Diretoria de Instrução e Higiene	25	Construção da Estrada para Tamauá
10	Reforma do Grupo Escolar Epitácio Pessoa	26	Reforma da Praça Comendador Felizardo
11	Reforma do edifício da Guarda Civil	27	Construção da Praça Vidal de Negreiros
12	Reforma do Tomás Mindello	28	Construção da Praça Antônio Pessoa
13	Reforma do Grupo Escolar Antônio Pessoa	29	Abertura da rua Saturnino de Brito
14	Reforma do Grupo Escolar Izabel M ^a das Neves	30	Abertura, alargamento e projeção de outras diversas ruas como parte do Projeto de Saturnino de Brito para a Cidade da Paraíba: rua General Osório, Tabajaras, Pedro I, Almirante Barroso, Guedes Pereira, Caturité, entre outras.
15	Reforma da Ponte do Sanhauá		
16	Consertos na rua das Trincheiras		
17	Consertos na rua Barão do Triunfo		

O engavetamento e a desconsideração total do primeiro projeto elaborado por Saturnino de Brito (1913) para a capital fez com que, quando se retomasse a idéia do seu saneamento e abastecimento d'água, um outro projeto tivesse que ser elaborado sem que o primeiro pudesse ser utilizado como base, dada a sua total desatualização.

Comparando as plantas elaboradas por Alfredo de Barros e Vasconcellos (1858) e Otto Kuhn (1923), através da sobreposição (ver **PLANTA 09**, p.150), percebe-se nitidamente a ampliação urbana ocorrida na cidade da Parahyba. Surgiram novos bairros: Jaguaribe, Roger, Montepio, Cordão Encarnado e Cruz das Armas. Na maioria das áreas de expansão adotou-se o traçado em quadrícula como modelo, como foi o caso do bairro de Jaguaribe (aberto na década de 1910), loteamento cujas ruas foram abertas paralelas e perpendicularmente à avenida João Machado, considerado o primeiro bulevar da cidade. Também para o tratamento das áreas de 'ocupação espontânea', o esquema de ruas paralelas e perpendiculares entre si preponderou, como foi o caso da área circunscrita pelas ruas Guedes Pereira (antiga rua do Fogo), General Osório (antiga rua da Medalha), da República e Beaurepaire Rohan (antiga rua Formosa) (ver **FIGURAS 57 e 58**).



FIGURA 57: Área de 'ocupação espontânea' indicada na Planta da Cidade da Parahyba (1858)

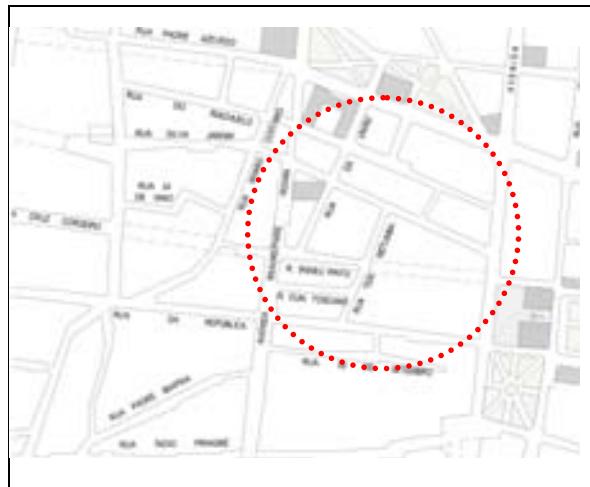


FIGURA 58: Área tratada indicada na Planta da Cidade da Parahyba (1923)

Nesses novos ou antigos espaços recém-tratados da capital prevaleceram as intervenções corretivas às destrutivas, de um modo geral. Como dito, as intervenções de maior dimensão corresponderam às demolições das igrejas do Rosário, da Mãe dos Homens e ao trecho final da Maciel Pinheiro. Em momento posterior, outros trechos urbanos foram 'arrazados' para a passagem do progresso, como foi o caso da Igreja das Mercês, que deu lugar à praça 1817. Esse caráter menos destruidor foi uma peculiaridade da capital parahybana defendido pelo Plano de Saturnino de Brito (1923) - mas que também podia ser uma exigência do governo

para a contenção de despesas públicas. O fato é que as intervenções urbanas empreendidas na capital foram mais corretivas e embelezadoras, investiu-se na criação de cenários urbanos modernizados, emblemáticos; na destruição da imagem colonial, do caráter pitoresco “de ruas estreitas e desalinhadas, que pareciam se estender à medida que as casas iam sendo construídas” (VIDAL, 2004: 52).

Enfim, as obras do saneamento da cidade da Parahyba promoveram uma real reformulação do seu espaço público, e também do particular, pois, empolgados com as reformas e também, certas vezes forçados por decretos municipais, a população estabeleceu modificações em suas residências e estabelecimentos comerciais, atendendo aos anseios de uma sociedade que se modernizava e atestava esse processo em suas residências, seu gosto, suas vestimentas e em tudo que pudesse retratar ares de civilização e progresso.

Direta ou indiretamente, a economia algodoeira proporcionou a execução de uma grande parcela dessas *remodelações* ocorridas no principal intervalo de tempo da pesquisa (1915-1924), pois permitiu a acumulação de capitais públicos e particulares no Estado, visto que permaneceu como principal fonte de riqueza durante todo o período correspondente à Primeira República. Após esse período, a concorrência interna dos estados do centro-sul do país se intensificou e, progressivamente, a Parahyba do Norte perdeu seu espaço de destaque nos mercados interno e externo, pois pouco se investiu na melhoria e modernização de sua cultura, quando comparado ao que se fez em outros estados e países que representavam concorrência ao produto parahybano. Quando perdeu espaço no comércio de importação e exportação, o Estado viu-se forçado a aliar à economia algodoeira fontes alternativas de renda que aos poucos suplantavam a hegemonia do ‘ouro branco’.

DETALHE 01.04

DETALHE 02.04

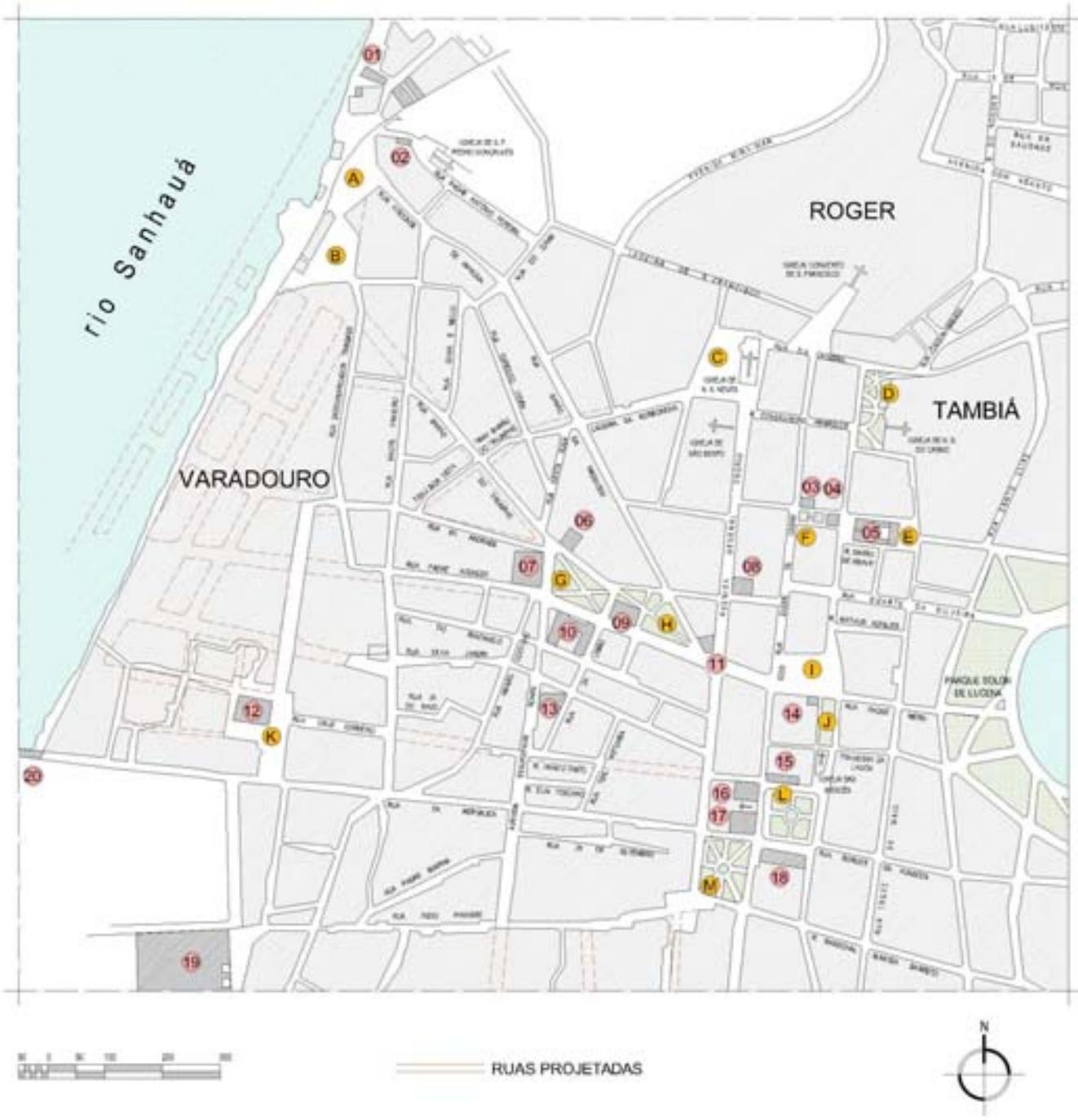


DETALHE 03.04

DETALHE 04.04

PLANTA 08:

PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA (1923) EDITADA POR KALINE ABRANTES GUEDES (2006)
A PARTIR DA PLANTA ELABORADA NA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DE GUEDES PEREIRA
PELO ENGENHEIRO OTTO KUHN (1923)



legenda

PRAÇAS E ESPAÇOS PÚBLICOS

- A PRAÇA 15 DE NOVEMBRO
- B PRAÇA ÁLVARO MACHADO
- C PRAÇA DOM ULRICO
- D PRAÇA CONSELHEIRO HENRIQUES
- E PRAÇA BARÃO DE ABIAHY
- F PRAÇA RIO BRANCO
- G PRAÇA PEDRO AMÉRICO
- H PRAÇA ARISTIDES LOBO
- I PRAÇA VIDAL DE NEGREIROS
- J PRAÇA 1817
- K PRAÇA FIRMINO DA SILVEIRA
- L PRAÇA FELIZARDO LEITE
- M PRAÇA VENÂNCIO NEIVA

EDIFÍCIOS PÚBLICOS

- 01 ALFândega
- 02 RECEBEDORIA DE RENDAS
- 03 DELEGACIA FISCAL
- 04 PAÇO MUNICIPAL
- 05 MERCADO DE TAMBÍA
- 06 TEATRO SANTA ROSA
- 07 QUARTEL DE POLÍCIA
- 08 SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA
- 09
- 10 CORREIOS E TÉLEGRAMOS
- 11 GRUPO ESCOLAR TOMÁS MINDELLO
- 12 CADEIA PÚBLICA
- 13 GRUPO ESCOLAR ANTÔNIO PESSOA
- 14 BIBLIOTECA PÚBLICA
- 15 IMPRENSA OFICIAL
- 16 LYCEU
- 17 PALÁCIO
- 18 ESCOLA NORMAL
- 19 CEMITÉRIO S. DA BOA SENTENÇA
- 20 PONTE SANHAUÁ



PRAÇAS E ESPAÇOS PÚBLICOS:

- N PRAÇA ANTÔNIO PESSOA
 O PRAÇA CALDAS BRANDÃO
 P PRAÇA DA INDEPENDÊNCIA

EDIFÍCIOS PÚBLICOS:

- 21 PRAÇA ANTÔNIO PESSOA
 22 GRUPO ESCOLAR EPITÁCIO PESSOA
 23 HOSPITAL OSWALDO CRUZ
 24 HOSPITAL SANTA ISABEL
 25 USINA ELÉTRICA CRUZ DO PEIXE



legenda

PRAÇAS E ESPAÇOS PÚBLICOS:

- R: BALAÚSTRADA DAS TRINCHEIRAS
 S: PRAÇA BELA VISTA

EDIFÍCIOS PÚBLICOS:

- 25: ESCOLA ISABEL MARIA DAS NEVES
 26: ESCOLA DE APRENDIZES ARTÍFICES



PRACAS E ESPAÇOS PÚBLICOS

T PRAÇA CASTRO PINTO

EDIFÍCIOS PÚBLICOS

27 ESCOLA DE APRENDIZES MARINHEIROS
28 INSTITUTO DE PROTEÇÃO À INFÂNCIA
29 ORFANATO DOM LILRICO

PLANTA 08:

PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA (1923) EDITADA POR KALINE ABRANTES GUEDES (2006)
A PARTIR DA PLANTA ELABORADA NA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DE GUEDES PEREIRA
PELO ENGENHEIRO OTTO KUHN (1923)



PLANTA 09:

PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA (1923) EDITADA POR KALINE ABRANTES GUEDES (2006)

A PARTIR DA PLANTA ELABORADA NA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DE GUEDES PEREIRA

PELO ENGENHEIRO OTTO KUHN (1923). DETALHE PARA A MANCHA DE OCUPAÇÃO NA DÉCADA DE 1850

Considerações Finais



Durante todo o processo de elaboração dessa dissertação, procurou-se compreender e, de algum modo, comprovar a relação intrínseca que existiu entre o princípio de modernização da Cidade da Parahyba e a economia algodoeira que, no período estudado, foi a principal fonte de riqueza pública e particular do Estado, como atestaram vários de seus administradores. Essa relação específica, apesar de comumente citada por estudiosos e historiadores locais, não havia sido sistematicamente estudada, o que atesta a importância dessa pesquisa como registro escrito de parte da história do estado da Parahyba do Norte e, principalmente, de sua capital, a Cidade da Parahyba.

A modernização das cidades brasileiras durante a Primeira República tem sido amplamente estudada pela historiografia urbana do país, todavia, como cita VIDAL (2004: 82) é um tema ainda não esgotado, principalmente quando se trata de cidades menores como a Cidade da Parahyba, ainda pouco explorada por pesquisadores das questões urbanas. Esse fato atesta, novamente, a importância da pesquisa para a sistematização de dados relativos à capital. Para o desenvolvimento dessa tarefa foram coletadas informações em diversas fontes bibliográficas e documentais a fim de produzir um documento consistente e original.

Buscando atingir os objetivos almejados, o trabalho de pesquisa foi subdividido em duas partes específicas: a primeira parte (**AS CONDIÇÕES DE PARTIDA, 1850-1924**) constituiu-se de conteúdos introdutórios à compreensão do processo de modernização da capital do Estado da Parahyba do Norte e, principalmente, do papel que exerceu a economia algodoeira neste processo. A segunda parte (**A CIDADE DA PARAHYBA REMODELADA, 1850-1924**) apresentou dois recortes temporais distintos: o primeiro, de 1850 a 1914, mostrou o perfil da cidade, suas principais características e o início de um processo maior que se anunciava. No segundo recorte temporal, de 1915 a 1924, a cidade da Parahyba passou por um processo de *remodelação* urbana ainda não observado que aconteceu, concomitantemente, à alta cotação do algodão no mercado internacional, em função dos efeitos da Primeira Guerra Mundial.

O recorte escolhido para pesquisa (1850-1924) marca um período de várias transformações nas principais cidades brasileiras, sob diversos aspectos, entre eles políticos, sociais, culturais, religiosos e econômicos. É um momento de muita agitação social pautado em princípios higienistas, progressistas e civilizatórios os quais promoveram reais *remodelações* no espaço

urbano público e particular de várias dessas cidades. O que houve de específico, no caso da Cidade da Parahyba, foi o fato deste processo ter ocorrido graças, em grande parte, ao 'ouro branco'.

Dentro de suas proporções, a Cidade da Parahyba também contemplou a reforma e abertura de vários espaços públicos como praças, avenidas, ruas, parques e, além disso, incorporou vários ícones que representavam a modernidade e o progresso de uma cidade: o trem, os bondes, a eletricidade, o automóvel, a água encanada etc. Esses símbolos eram cobiçados pelas elites locais que adquiriam o conhecimento de sua existência em suas viagens pelas cidades mais desenvolvidas do país, pelas refinadas paisagens européias, ou ainda através dos periódicos que chegavam à cidade, repletos de novidades acerca dos costumes, da moda, dos desportos, da música, da arquitetura, entre outros temas em voga.

Várias dessas informações eram assimiladas e ansiadas pela elite parahybana, certamente até antes mesmo da Proclamação da República, como é o caso do desejo por um sistema de iluminação pública mais eficiente, reclamado pela população desde a metade do século XIX. Todavia, diante da inexpressiva receita estadual, pouco se podia fazer pelo melhoramento da qualidade de vida da população. Eram corriqueiras as reclamações, na imprensa local, acerca da sujeira e do descaso com as ruas e os espaços públicos, da falta de planejamento global da cidade, onde se dispunham casas e edifícios pouco higiênicos e de modo desalinhado, com gabaritos distintos, geralmente autorizados por fiscais municipais leigos no assunto.

Somente quando houve um acréscimo significativo nas arrecadações estaduais pôde-se observar maior preocupação com as feições da Cidade da Parahyba. Essas arrecadações, por sua vez, advinham, no período em questão, quase que unicamente dos impostos cobrados sobre a exportação dos gêneros agrícolas produzidos no Estado, dentre os quais o algodão assumiu papel de destaque, desde a decadência da cana-de-açúcar produzida nas terras próximas ao litoral parahybano.

O algodão representou uma excelente alternativa diante da demanda por fibras nos mercados nacional e internacional e sua produção se intensificou concomitantemente ao afastamento dos Estados Unidos do posto de maior produtor mundial, em momentos de crise interna e externa. Algumas variedades do algodão, por exemplo, a *Gossipium Brasiliense*, eram nativas em terras nordestinas e outras foram trazidas de fora, se adaptando perfeitamente às condições de solo e de clima do agreste e sertão parahybano, alcançando patamares relevantes de produção apesar da precariedade das técnicas adotadas no plantio e na forma de colheita. A qualidade das fibras produzidas no Estado foi atestada por comercializadores e por representantes dos

maiores centros têxteis da Europa. No entanto, as dificuldades enfrentadas pela falta de incentivos e pela inexistência de condições adequadas de vias de comunicação e escoamento fizeram com que, por um longo período, a produção parahybana fosse canalizada para estados vizinhos, engordando suas receitas em detrimento da Parahyba do Norte.

Quando houve uma pequena melhora no sistema de fiscalização, com a cobrança de impostos nas ‘barreiras’ e principalmente, com a grande procura e valorização do algodão no período do pós-guerra, aconteceu um aumento surpreendente das cifras arrecadadas pelo tesouro do Estado e, consequentemente, investiu-se maciçamente e, como nunca, na melhoria do espaço urbano de sua capital. Quando Epitácio Pessoa assumiu a presidência da República, em 1919, a Parahyba foi ainda mais beneficiada com a destinação de verbas através da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), as quais foram empregadas em inúmeras obras de infra-estrutura pelo interior dos estados do nordeste e, especialmente, pela Parahyba, seu estado natal.

Não precisando destinar grandes aplicações nas obras no interior do Estado, alguns administradores estaduais, declaradamente, prestigiaram a capital, que se tornou alvo de inúmeros *remodelamentos*, segundo os conceitos modernos de então. As administrações de Camillo de Hollanda (1916-1920) e de Solon de Lucena (1920-1924), ambos com formação em medicina, foram relevantes nesse aspecto e trouxeram benefícios ao ambiente urbano da Cidade da Parahyba que, definitivamente, abandonava a paisagem colonial que a configurava até a metade da década de 1910. O primeiro administrador investiu maciçamente na criação de cenários urbanos modernizados, ou seja, cuidou do *embelezamento* da cidade através do tratamento de várias praças e edifícios públicos. Os cenários criados modificaram a paisagem da capital sem, todavia, modificar radicalmente seu tecido urbano.

Na administração de Solon de Lucena, principalmente por causa da execução do Projeto de Saneamento elaborado por Saturnino de Brito, as obras na capital assumiram uma dimensão mais ampla. Apesar do projeto preservar boa parcela do traçado urbano existente, em alguns casos foram inevitáveis as demolições para o alargamento e/ou alinhamento de vias e para a abertura de novos espaços públicos, como foi o caso das praças Vidal de Negreiros, Antonio Pessoa e 1817 que implicaram no arrasamento de igrejas históricas e de outras edificações.

Esse processo de *remodelação*, inevitavelmente, rendeu algumas críticas que foram veiculadas pelos meios de comunicação local, como foi o caso do artigo ‘A nossa urbs e o modernismo’, de autoria de Alcides Bezerra, publicado na revista quinzenal Era Nova de 1921. Lamentava-se a perda das características pitorescas da cidade de outrora – incluindo suas ruas estreitas e

desalinhadas, igrejas e edifícios antigos etc. -, ocorrida em função do progresso. Reconhecia-se a importância e necessidade dos ícones modernos, mas criticavam-se suas consequências, muitas vezes destruidoras.

Mas as críticas não impediram que a Cidade da Parahyba acompanhasse, dentro de suas proporções, o processo de modernização que se delineava nas principais cidades brasileiras. Comparando-se as plantas e fotografias da cidade do início do século com as da metade da década de 1920, apresentadas na **PARTE II** do trabalho, percebe-se claramente que a cidade teve suas dimensões ampliadas e, além disso, melhoraram-se a qualidade de seus espaços públicos e de suas edificações particulares. Nas áreas reformuladas e de ampliação urbana – Jaguaribe, Montepio e Tambiá - adotou-se o traçado ortogonal como modelo. A ligação entre os espaços antigos e os recém-abertos foi permitida através da abertura de novos eixos viários ou do alargamento de antigos caminhos e estradas. Para a regulamentação das intervenções urbanas públicas e particulares, atuais e futuras de então, tornou-se imprescindível a organização de uma legislação urbanística que desse suporte às necessidades impostas pelo progresso. Essa legislação foi organizada durante a administração municipal de Guedes Pereira (1920-1924) por uma equipe de técnicos liderada pelo engenheiro Otho Kuhn, também responsável pela elaboração da planta da cidade de 1923.

Diferentemente do defendido por CLEMENTINO (1999), para o caso da cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, não existem registros de que as obras empreendidas na Cidade da Parahyba foram custeadas por empréstimos em praças internas e externas. Contrariamente, nas mensagens e relatórios de presidentes do Estado, a inexistência de dívidas dessa natureza era um motivo de orgulho para os seus governantes e sua população. Os débitos, que por algumas vezes contraíram, eram decorrentes das secas e de suas tristes consequências à situação financeira do Estado. Esses, no entanto, eram cobertos nas administrações subsequentes, com as arrecadações do próprio tesouro, ou ainda com auxílios federais em períodos de verificada calamidade. Como dito, as obras realizadas na capital, entre 1915 e 1924, foram, em sua maioria, custeadas pelo próprio Estado, excetuando-se algumas de caráter institucional que contaram com o auxílio do governo federal, como foi o caso do Hospital Oswaldo Cruz, do Asilo para Alienados, entre outras que se instalaram nos arredores do núcleo urbano. Solon de Lucena salientava que “não é demais insistir, em nossa honra e em homenagem às nossas virtudes de povo trabalhador, que tudo isto realizamos sem empréstimos externos, sem imigração, sem um sistema regular, ou sequer mediano, de viação pública e de transportes, sem o administrículo de captaes estrangeiros”. (Mensagem (...) 1923:23-24).

Inclusive as obras do Saneamento e da ampliação da rede de abastecimento d'água, com suas inúmeras obras complementares que, a princípio, seriam custeadas através de empréstimo interno, na praça do Rio de Janeiro, foram pagas, aos poucos, pelo Estado, diante do fracasso de suas negociações na capital da República. Por esse motivo certamente aconteceu um atraso na conclusão das obras - prevista para o início de 1925 e acontecida apenas dois anos mais tarde, em 1927. A execução do projeto elaborado pelo engenheiro Saturnino de Brito, sob a direção de Baeta Neves, pela primeira vez, contemplava uma reforma urbana sob uma perspectiva globalizada e, para tanto, se procedeu a elaboração de uma planta atualizada da cidade. Essa perspectiva englobava o tratamento das vias através de calçamento, arborização, distribuição de coletores de águas pluviais, esgotos e rede de distribuição d'água, além da abertura e tratamento de praças, parques e jardins, convertendo esses espaços em locais apropriados à circulação, contemplação e também para amenização climática e visual, fornecendo à Cidade da Parahyba seu atestado de progresso e modernidade.

Como dito anteriormente, para a concretização do projeto de *remodelamento* urbano da Cidade da Parahyba, ruas, edifícios particulares e inclusive igrejas antigas tiveram de ser demolidos, dando lugar à novas artérias alinhadas e a espaços públicos por onde circulavam automóveis e pedestres, espaços esses agora dotados de equipamentos que qualificavam a cidade como modernizada, segundo os moldes do urbanismo europeu, já aplicado em outras cidades mais desenvolvidas do Brasil.

Esse projeto, ao tempo em que saneou e valorizou o núcleo urbano, afastou dele a população de mais baixa renda e todos aqueles elementos humanos que representavam algum 'mal' à sociedade, como por exemplo, os loucos, vadios, doentes e mendigos, os quais, forçadamente tiveram que se deslocar para a periferia da cidade. Desse modo, alguns autores parahybanos, atestam que, na Cidade da Parahyba, aconteceu um processo de modernização sem desenvolvimento, na medida em que não contemplou todas as camadas de sua população, mas sim, restringiu-se aos interesses de uma classe política e econômica dominante, a burguesia local. Essa característica, convém mencionar, foi comum na maioria das cidades brasileiras que passaram por um processo de modernização e *embelezamento*, semelhante ao ocorrido na Cidade da Parahyba e, em muitos casos, numa escala muito mais assustadora, como o acontecido na cidade do Rio de Janeiro, Salvador e Recife.

Nesse momento da história brasileira, as diferenças sociais foram drasticamente ampliadas e tornou-se corriqueira a convivência, muitas vezes indesejada pela classe dominante, em um mesmo espaço urbano, de pobres e ricos, do feio e do bonito, do sujo e do limpo, do *chic* e do *cafona*, do moderno e do atrasado (SORIANO, 2001: 145). Enfim, as cidades brasileiras, nesse

período, converteram-se em cenários de diversidades e contradições e, à cidade da Parahyba não coube o caráter de exceção.

A economia algodoeira, em conjunção com outros fatores citados no decorrer do trabalho, de certo modo, permitiu e financiou essa nova realidade no momento em que dinamizou o comércio da cidade, atraiu investimentos externos e ampliou os valores arrecadados com impostos sobre a exportação das fibras e do óleo do caroço do algodão.

A produção do algodão na Parahyba do Norte também promoveu o enriquecimento particular de inúmeros produtores e comerciantes, o que justifica a incrível expansão de sua cultura pelas diversas zonas do território parahybano, como analisado no **CAPITULO I**. Esses personagens que compunham parte da elite parahybana, agora detentores de maior capital, passaram a ostentar essa riqueza acumulando vários imóveis - no interior e na capital, projetados e decorados de acordo com os padrões estéticos de então -, automóveis, maquinários e tecnologias para o beneficiamento da produção etc.

Após esse período áureo de produção algodoeira na Parahyba do Norte, a concorrência interna dos estados do centro-sul do país se intensificou e, progressivamente, o Estado perdeu espaço nos mercados interno e externo, pois pouco se investiu na melhoria e modernização da cultura algodoeira da região, quando comparado ao que se fez em outros estados e países que representavam concorrência ao produto parahybano.

Mesmo diante dessa situação, o algodão persistiu, até meados da década de 1930, como elemento principal das arrecadações do estado da Parahyba do Norte, mas este não mais figurava como principal produtor do país. A modernização da cidade da Parahyba também seguiu um curso natural de desenvolvimento, sem maiores retrocessos. Nesse processo, outras fontes econômicas foram surgindo e sobrepondo-se ao 'ouro branco', o que justifica o encerramento da pesquisa em 1924, último ano da administração de Solon de Lucena.

Bibliografia



AGUIAR, Wellington e OCTÁVIO, José. **Uma cidade de quatro séculos – evolução e roteiro**. João Pessoa: Governo do Estado da Paraíba, 1985.

ALBUQUERQUE, Rui H. P. L. de. **Capital comercial, indústria têxtil e produção agrícola**. São Paulo – Brasília, HUCITEC: 1982.

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1907. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1907.

ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1908. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1908.

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1909. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1909.

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1910. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1910.

ALMANACH DO ESTADO DA PARAHYBA PARA 1914. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1914.

ALMANACH DO ESTADO DA PARAHYBA PARA 1918. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1918.

ALMANACH DO ESTADO DA PARAHYBA PARA 1922. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1922.

ANDRADE, Ana Helena Ferreira de; GARCIA, Patrícia Maria Granville. **A evolução urbana de João Pessoa em função do sistema de transporte urbano: o bonde**. João Pessoa, 1987. Trabalho de Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Centro de Tecnologia, Universidade Federal da Paraíba.

ARANHA, Gerválio. Seduções do moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In: **A Paraíba no Império e na República**: estudos de história social e cultural. João Pessoa: Idéia, 2003.

BARRETO, Maria Cristina Rocha. **Imagens da Cidade: a idéia do progresso nas fotografias da cidade da Parahyba (1870-1930)**. João Pessoa, 1996. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmacha no ar: a aventura da modernidade**. 9.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BOLETIM INFORMATIVO PARAHYBA DO NORTE. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1921.

BRAZIL `MAGAZINE`. Revista de propaganda do desenvolvimento social, político, industrial e agrícola do Brazil. São Paulo, 1907. v.2.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Contexto, 1994.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2002.

CLEMENTINO, Maria do Livramento. **O maquinista de algodão e o capital comercial**. Natal: Universitária, 1987.

_____. **Complexidade de uma urbanização periférica**. São Paulo, 1999. Tese de Doutorado – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.

DUARTE, Emeide N. *et al.* **Manual técnico para elaboração de trabalhos monográficos**. João Pessoa: Editora Universitária/ Universidade Federal da Paraíba, 1993.

ERA NOVA (Revista Quinzenal Ilustrada). Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1921-1924. (Números pesquisados: 1-71).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS E OCORRÊNCIAS DO QUADRIÊNIO ADMINISTRATIVO DE 1916-1920 DO ESTADO DA PARAHYBA, APRESENTADA PELO DR. FRANCISCO CAMILLO DE HOLLANDA AO SR. DR. SOLON DE LUCENA. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial: 1920.

FERNANDES, Irene Rodrigues da Silva. **Processo de ocupação do espaço agrário paraibano**. João Pessoa: UFPB/ NDIHR, 1991.

GALLIZA, Diana Soares de. **Modernização sem desenvolvimento na Paraíba: 1890-1930**. João Pessoa: Idéia, 1993.

GARCIA LAMAS, José M. Ressano. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

GONÇALVES, Regina Célia *et al.* **A questão urbana na Paraíba**. João Pessoa: Universitária, 1999.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1997.

JOFFILY, Irineo. Notas sobre a Parahyba. Brasília: Thesaurus, 1977.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1986.

LEMOS, Carlos A. C. **Arquitetura brasileira**. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 2004.

LEWIN, Linda. **Política e Parentela na Paraíba**: um estudo de caso da oligarquia de base familiar. André Villalobos (trad.). Rio de Janeiro: Record, 1993.

LIRA, Bertrand de Souza. **Fotografia na Paraíba: um inventário dos fotógrafos através do retrato (1850-1950)**. João Pessoa, 1997.

MACHADO, Maximiano Lopes. **História da Província da Paraíba**. João Pessoa: Universitária, 1977.

MAIA, Delmiro. **Esboço da ecologia agrícola do Nordeste**. João Pessoa, A UNIÃO: 1978.

MAIA, Benedito. **Prefeitos de João Pessoa** (Perfis). João Pessoa: A União, 1985.

MAIA, Doralice Sátiro. **Entre a cidade alta e a cidade baixa: a Rua da Areia na cidade de João Pessoa**. Disponível em: <http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo1/e1%20334.htm>, 2004. Acessado em: 25.05.2005.

MARIZ, Celso. **Evolução econômica da Paraíba**. João Pessoa: A União, 1939.

MEDEIROS, Coriolano de. **O Tambiá da minha infância**. João Pessoa: A União, 1994.

MELO. Antônio S. Tavares de. **Paraíba: desenvolvimento econômico e a questão ambiental**. João Pessoa: Grafset, 2003.

MELLO, José Octávio de Arruda. **Os coretos no cotidiano de uma cidade: lazer e classes sociais na capital da Paraíba**. João Pessoa: Fundação Cultural do Estado da Paraíba, 1990.

_____. **João Pessoa perante a História: textos básicos e estudos críticos**. João Pessoa: A União, 1978.

_____. **História da Paraíba: lutas e resistências**. 7. ed. João Pessoa: A União, 2002.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 1^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 8^a LEGISLATURA, A 1º DE SETEMBRO DE 1915, PELO SR. CORONEL ANTÔNIO DA SILVA PESSOA, VICE-PRESIDENTE DO ESTADO EM EXERCÍCIO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1915.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 1^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 8^a LEGISLATURA, A 1º DE MARÇO DE 1916, PELO SR. CORONEL ANTÔNIO DA SILVA PESSOA, VICE-PRESIDENTE DO ESTADO EM EXERCÍCIO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1916.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 2^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 8^a LEGISLATURA, A 1º DE SETEMBRO DE 1917, PELO DR. FRANCISCO CAMILLO DE HOLLANDA, PRESIDENTE DO ESTADO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1917.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 3^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 8^a LEGISLATURA, A 1º DE SETEMBRO DE 1918, PELO DR. FRANCISCO CAMILLO DE HOLLANDA, PRESIDENTE DO ESTADO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1918.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 4^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 9^a LEGISLATURA, A 1º DE SETEMBRO DE 1919, PELO DR. FRANCISCO CAMILLO DE HOLLANDA, PRESIDENTE DO ESTADO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1919.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 1^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 8^a LEGISLATURA, A 1º DE MARÇO DE 1920, PELO DR. FRANCISCO CAMILLO DE HOLLANDA, PRESIDENTE DO ESTADO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1920.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 2^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 8^a LEGISLATURA, A 1º DE SETEMBRO DE 1921, PELO DR. SOLON BARBOSA DE LUCENA, PRESIDENTE DO ESTADO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1921.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 3^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 8^a LEGISLATURA, A 1º DE SETEMBRO DE 1922, PELO DR. SOLON BARBOSA DE LUCENA, PRESIDENTE DO ESTADO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1922.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 4^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 8^a LEGISLATURA, A 1º DE SETEMBRO DE 1923, PELO DR. SOLON BARBOSA DE LUCENA, PRESIDENTE DO ESTADO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1923.

MENSAGEM APRESENTADA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA PARAHYBA, NA ABERTURA DA 1^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 9^a LEGISLATURA, A 1º DE MARÇO DE 1924, PELO DR. SOLON BARBOSA DE LUCENA, PRESIDENTE DO ESTADO. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1924.

MENSAGEM APRESENTADA PELO PRESIDENTE DO ESTADO DA PARAHYBA À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, NA ABERTURA DE SUA 2^a SESSÃO ORDINÁRIA DA 9^a LEGISLATURA. Parahyba do Norte: Imprensa Official, 1925.

MOREIRA, Emilia de Rodat Fernandes. **Processo de ocupação do espaço agrário paraibano**. João Pessoa: UFPB/ NDIHR, 1990.

MOURA FILHA, Maria Berthilde. **O Cenário da vida urbana: a definição de um projeto estético para as cidades brasileiras na virada do século XIX/XX**. João Pessoa: Universitária, 2000.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NOVAIS, Fernando A. (coordenador geral da coleção). **História da vida privada no Brasil**. v.2. Império: a Corte e a Modernidade Nacional. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____. **História da vida privada no Brasil**. v.3. República: da Belle Epoque à Era do Rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **A elite política e as transformações no espaço urbano: Natal – 1889/1913**. Natal, 1997. Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais – Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1971.

_____. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia**: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2002.

PINTO, Irineu Ferreira. **Datas e notas para a História da Paraíba**. Volume 2. João Pessoa: universitária, 1977.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 1978.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁPHICO PARAHYBANO. Parahyba do Norte: Imprensa Official: 1907.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁPHICO PARAHYBANO. Parahyba do Norte: Imprensa Official: 1909.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁPHICO PARAHYBANO. Parahyba do Norte: Imprensa Official: 1910.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁPHICO PARAHYBANO. Parahyba do Norte: Imprensa Official: 1912.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁPHICO PARAHYBANO. Parahyba do Norte: Imprensa Official: 1928.

RODRIGUEZ, Walfredo. **2 séculos de cidade: passeio retrospectivo - 1870-1930**. João Pessoa: Interplan, 1972.

_____. **Roteiro sentimental de uma cidade**. João Pessoa: A União, 1994.

SÁ, Lenilde Duarte de. **Parahyba: uma cidade entre miasmas e micróbios**. O serviço de higiene pública 1895-1918. Ribeirão Preto, 1999. Tese de Doutorado em Enfermagem – Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto (USP).

SARMENTO, Christiane Finizola. Sob o signo da modernidade: arquitetura oficial na Parahyba, 1910-1924. João Pessoa, 2000. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura – Centro de Tecnologia, Universidade Federal da Paraíba.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2.ed. São Paulo: Nacional, 1977.

SORIANO, Ana Gabriela Wanderley. **Cenários Modernizados: Os espaços públicos da Parahyba (1916-1924)**. João Pessoa, 2001. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura – Centro de Tecnologia, Universidade Federal da Paraíba.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Um outro Nordeste**: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880-1915). Fortaleza: BNB/ ETENE, 1985.

TEIXEIRA, Rubenilson Brazão. **De la ville de dieu a la ville des hommes: la secularisation de l'espace urbain dans le Rio Grande do Norte – Brésil**. França, 2002. Tese de Doutorado em História Urbana - École des hautes études em Sciences Sociales.

TRIGUEIRO, Oswaldo. **A Paraíba na Primeira República**. João Pessoa: A União, 1982.

VEYNE, Paul. **Como se escribe la historia**. Foucault revoluciona la historia. Versión española de Joaquina Aguilar. Madrid: Alianza Editorial, 1984.

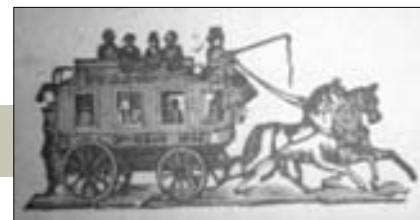
VICENTINO, Cláudio. **História Geral**. São Paulo: Scipione, 1997.

VIDAL, Wylnna Carlos Lima. **Transformações urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940**. João Pessoa, 2004. Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana – Universidade Federal da Paraíba.

SITES CONSULTADOS:

<http://chip.cchla.ufpb.br/paraiwa/00-barreto.html>
<http://www.artehistoria.com/historia/contextos/2473.htm>
<http://www.crl.edu/content/brazil/pari.htm>
<http://www.encyclopedia.com.br/med2000/pedia98a/filo76ls.htm>
<http://www.mundodosfilosofos.com.br/comte.htm>
<http://www.paulomarek.hpg.com.br/>
<http://www.profesorenlinea.cl/universalhistoria/pensamientohbreevoluc/positivismo.htm>
<http://www.todoelderecho.com/apuntes/varios/apuntes/positivismo.htm>
<http://www.ubm.br/ubm/paginas/cultura/ref19/ensino-arte.htm>

Apêndice



APÊNDICE A – TABELA COM A NOMENCLATURA DOS PRINCIPAIS LOGRADOUROS DA CIDADE DA PARAHYBA NO ANO DE 1918, SEGUNDO RODRIGUEZ (1994: 33-44).

AVENIDAS	01	Sanhauá	Antiga Estrada do Aterro, ao longo da via férrea.	Varadouro
	02	Vasco da Gama		Jaguaribe
	03	Vera Cruz		
	04	João Machado	Antiga Travessa do São Bom Jesus	Trincheiras
	05	Hipódromo	Atual 1º de Maio	Jaguaribe
	06	General Osório	Junção das ruas Nova, Medalha e dos Quintais	N.S. das Neves
	07	12 de Outubro	Antiga Maria Eulina	Jaguaribe
	08	São Paulo		Trincheiras
	09	Maximiano Machado	Antiga Rua do Meio	Jaguaribe
	10	Beaurepaire Rohan	Antiga Rua do Melão	Varadouro
	11	Peregrino de Carvalho	Antigo Beco da Misericórdia	Varadouro
	12	24 de Maio	Antiga Rua do Mulungu	Varadouro
	13	Rui Barbosa	Antiga Rua do Norte	Varadouro
	14	Saldanha da Gama	Antiga Rua do Oriente	Tambiá
	15	Silva Jardim	Antiga Rua da Palha/ do Gravatá/ Travessa da Macaíba	Varadouro
	16	Filipéia	Antiga Rua da Palmeira	Varadouro
	17	Rodrigues Chaves	Antigo Passeio Geral	Trincheiras
	18	da Independência		Tambiá
	19	Floriano Peixoto		Jaguaribe
	20	Minas Gerais	Antiga Rua da Glória	Jaguaribe
	21	Benjamin Constant		Jaguaribe
	22	Concordia		Jaguaribe
	23	Dom Adauto		Tambiá
RUAS	24	Amaro Coutinho	Antiga Rua do Portinho/ Rua do Quartel	Varadouro
	25	Artur Aquiles	Antiga Travessa do Diniz	Varadouro
	26	Joaquim Nabuco	Antiga Rua da Aurora	Tambiá
	27	Barão da Passagem	Antiga Rua da Areia	Varadouro
	28	Barão do Triunfo	Antiga Estrada do Carro/ Rua do Fogo	Varadouro
	29	Dos Cariris	Antiga Rua Bela Vista	Varadouro
	30	Belo Horizonte		
	31	Tiradentes	Antiga Rua do Bombardeio	Varadouro
	32	Borges da Fonseca	Antiga Travessa 13 de Maio	N.S. das Neves
	33	Cruz Cordeiro	Antiga Rua da Cadeia Nova	Varadouro
	34	Cardoso Vieira	Antiga Rua Montenegro/ Rua dos Portões/ Travessa do Mata Negro	Varadouro
	35	da Catedral		N.S. das Neves
	36	5 de Agosto	Antigo Beco do Pena/ do Moutinho/ do Castro/ da Viração	Varadouro
	37	Conselheiro Henrques	Antigo Beco do Carmo	N.S. das Neves
	38	Desembargador Trindade	Antiga Rua da Gameleira	Varadouro
	39	Augusto dos Anjos	Antigo Beco do Deserto	N.S. das Neves
	40	18 de Novembro		Roger
	41	Frutuoso Barbosa	Antiga Rua do Cisco	
	42	Diogo Velho	Antiga Alagoa de Detraz	N.S. das Neves
	43	Duarte da Silveira	Antiga Rua do Hospital	N.S. das Neves
	44	Duque de Caxias	Antiga Rua Direita	N.S. das Neves

RUAS	45	Epitácio Pessoa	Antiga Rua das Trincheiras	Trincheiras
	46	do Sertão	Antiga Rua da Beleza	Trincheiras
	47	Gama e Melo	Antiga Rua da Viração	Varadouro
	48	Branca Dias	Antiga Rua do Cordão Azul	Trincheiras
	49	Irineu Joffily	Antiga Rua da Laranjeira	Trincheiras
	50	Irineu Pinto	Antiga Rua do Pau-Quebrado	Varadouro
	51	João Tavares	Antiga Rua Quero Porque Quero	
	52	3 de Maio	Antiga Rua do Juazeiro	
	53	Lusitânia		Roger
	54	Maciel Pinheiro	Rua das Convertidas/ Conde d'Eu/ do Comércio	Varadouro
	55	Padre Rolim	Antiga Rua do Grude	Tambiá
	56	Marcos Barbosa	Antiga Rua do Amendoin	Varadouro
	57	Almeida Barreto	Antigas Travessas da Mangueira e Jaguaribe	Jaguaribe
	58	Martim Leitão	Antiga Rua do Cordão Encarnado	Trincheiras
	59	Milagres	Antiga Rua da Bica dos Milagres	Varadouro
	60	Monsenhor Walfredo Leal	Antiga Rua Cruz do Peixe	Tambiá
	61	Padre Antônio Pereira	Antiga Rua de São Pedro Gonçalves.	Varadouro
	62	São Miguel	Antiga Rua da Matinha	Varadouro
	63	Riachuelo	Antiga Rua da Raposa	Varadouro
	64	da Redenção		
	65	Roger		Roger
	66	Tenente Retumba	Rua do Jardim	Varadouro
	67	da Federação	Antiga Rua do Gravatá	Varadouro
	68	Padre Azevedo	Antiga Rua das Flores	Varadouro
	69	da Conceição		Jaguaribe
	70	Índio Piragibe	Antiga Rua do Cajueiro de Cima	Varadouro
	71	Padre Ibiapina	Antiga Rua do Cajueiro de Baixo	Varadouro
	72	Visconde de Pelotas	Antiga Rua da Cadeia Velha	N.S. das Neves
	73	Sá Andrade	Antiga Rua da Boa Vista	Varadouro
	74	Marechal Almeida Barreto	Antiga Estrada de Jaguaribe/ da Mangueira	Jaguaribe
	75	D. Pedro II	Antiga Estrada dos Macacos	N.S. das Neves
	76	da Borborema	Antiga Ladeira da Catedral	Varadouro
	77	Feliciano Coelho	Antiga Ladeira do Góis	
	78	Peregrino de Carvalho	Antiga Ladeira das Pedras	Varadouro
	79	Padre Meira	Antiga Travessa das Mercês	N.S. das Neves
	80	Dr. Brás Florentino	Antigo Beco da Companhia	
	81	do Zumbi	Antigo Beco do Tanque	Varadouro
PRAÇAS	82	Firmino da Silveira	Antiga Praça da Cadeia	Tambiá
	83	Álvaro Machado	Antigo Largo da Gameleira	Varadouro
	84	Caldas Brandão	Antiga Praça do Hospital Cruz do Peixe	Tambiá
	85	General João Neiva	Antiga Praça do Hipódromo (atual Feira de Jaguaribe)	Jaguaribe
	86	da Independência	Antigo Largo do Palácio	Tambiá
	87	Rio Branco	Antigo Largo do Erário/ Largo da Intendência	N.S. das Neves
	88	Coronel Antônio Pessoa	Antigo Largo da Mãe dos Homens	Tambiá
	89	1817	Antigo Largo das Mercês	N.S. das Neves
	90	Barão do Abiahy	Antigo Largo do Mercado	N.S. das Neves
	91	Comendador Felizardo	Antigo Largo do Palácio do Governo	N.S. das Neves
	92	15 de Novembro	Antigo Largo do Porto	Varadouro
	93	Pedro Américo	Antigo Largo do Quartel/ Campo do Diogo	Varadouro
	94	Aristides Lobo	Antigo Largo do Tesouro	Varadouro

	95	Santos Dumont	Antigo Largo do Zumbi	Varadouro
	96	Arruda Câmara	Antigo Largo da Viração	Tambiá

OUTROS LOGRADOUROS	97	Ladeira do Rosário		Varadouro
	98	Ladeira de S. Pedro Gonçalves		Varadouro
	99	Travessa do Liceu		N.S. das Neves
	100	Travessa de São Francisco		Tambiá
	101	Travessa Barão da Passagem	Antiga Travessa da Viração	Varadouro
	102	Travessa 7 de Setembro	Antigo Beco de João Carlos	Tambiá
	103	Travessa do Tambiá	Antigo Beco do Pau-d'Arco	Varadouro
	104	Travessa de S. Pedro Gonçalves	Antigo Beco de S. Pedro Gonçalves	Varadouro
	105	Beco do Londres	Antigo Beco das Cacimbas	Varadouro
	106	Largo de São Francisco		Tambiá
	107	Largo de São Pedro Gonçalves		Varadouro