

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE BACHARELADO EM GEOGRAFIA
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

BÁRBARA LORENA DE FREITAS FRANÇA

A CIDADE DA PARAHYBA SOBRE TRILHOS: DO RIO AO MAR

JOÃO PESSOA/PB

2024

BÁRBARA LORENA DE FREITAS FRANÇA
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

A CIDADE DA PARAHYBA SOBRE TRILHOS: DO RIO AO MAR

Artigo submetido ao Curso de Bacharelado em Geografia do Departamento de Geociências da Universidade Federal da Paraíba como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Geografia¹.

Orientadora: Prof. Dra. Doralice Sátyro Maia.

Coorientadora: Prof. Dra. Elizângela Justino de Oliveria.

JOÃO PESSOA

2024

¹ Este Artigo seguiu as normas de formatação da Revista OKARA: Geografia em debate (ISSN: 1982-3878).

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

F814c Franca, Barbara Lorena de Freitas.

A cidade da Parahyba sobre trilhos : do rio ao mar /
Barbara Lorena de Freitas Franca. - João Pessoa, 2024.
28 p. : il.

Orientação: Doralice Sátyro Maia.

Coorientação: Elizângela Justino de Oliveria.

TCC (Curso de Bacharelado em Geografia) - no gênero
artigo científico - UFPB/CCEN.

1. Cidade da Parahyba. 2. Ferrovia de Tambaú. 3.
Modernidade. I. Maia, Doralice Sátyro. II. Oliveria,
Elizângela Justino de. III. Título.

UFPB/CCEN

CDU 91(043.2)

ANEXO 4



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAIBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
COORDENAÇÃO DOS CURSOS DE GEOGRAFIA

Resolução N.01/2021/CCBLG/CCEN/UFPB

PARECER DO TCC

Tendo em vista que o aluno (a)
Bárbara Lorena de Freitas França

() cumpriu () não cumpriu os itens da avaliação do TCC previstos no artigo 25º da Resolução N. 01/2021/CCBLG/CCEN/UFPB somos de parecer () favorável ou () desfavorável à aprovação do TCC intitulado:

A cidade da Parahyba sobre trilhos: do rio ao mar

Nota final obtida: 10,0

João Pessoa, 24 de outubro de 2024.

BANCA EXAMINADORA:

Professor Orientador

Professor Co- Orientador (Caso exista)

Documento assinado digitalmente

RAFAEL FALEIROS DE PADUA

Data: 01/11/2024 17:25:24-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Membro Interno Obrigatório (Professor vinculado ao Curso)

Membro Interno ou Externo

A Cidade da Parahyba sobre trilhos: do rio ao mar

Bárbara Lorena de Freitas França
Universidade Federal da Paraíba

RESUMO

A pesquisa tem como objeto de análise a Ferrovia de Tambaú, inaugurada em 1906, a qual tinha como trajeto a Cidade de Parahyba até o litoral, o então distrito de Tambaú. Para tanto, busca-se compreender como se deu a implementação e o funcionamento deste elemento técnico. A pesquisa aborda as primeiras décadas do século XX, a fim de entender como a cidade e a sociedade se apresentavam antes da instalação do aparato moderno e como a inserção de uma nova técnica provocou transformações no espaço urbano. Desse modo, a identificação dos agentes modificadores e o público que utilizava o serviço de bondes também é atividade fundamental para revelar as características particulares do processo de modernização. Além de compreender a dinâmica local, tornou-se relevante a análise da perspectiva global que, sobretudo no século XX, exalava os preceitos da Modernidade, através da atmosfera efervescente das cidades, não somente com suas reverberações na morfologia, mas também com a difusão do novo ideário de crescimento e desenvolvimento. Os documentos (relatórios dos presidentes do estado, jornais e decretos oficiais) utilizados foram decorrentes da pesquisa documental feita nos arquivos históricos como a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, o Arquivo Histórico do Espaço Cultural José Lins do Rêgo e o Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP).

Palavras-chaves: Cidade da Parayba, Tambaú, Ferrovia, Modernidade.

The city of Parahyba on tracks: from the river to the sea

ABSTRACT

The object of this research is the Tambaú Railway, inaugurated in 1906, which ran from the city of Parahyba to the coast, the then district of Tambaú. The aim is to understand how this technical element was implemented and operated. The research covers the first decades of the 20th century, in order to understand how the city and society presented themselves before the installation of the modern apparatus and how the insertion of a new technique caused transformations in the urban space. In this way, identifying the modifying agents and the public that used the streetcar service is also a fundamental activity for revealing the particular characteristics of the modernization process. As well as understanding local dynamics, it became relevant to analyze the global perspective which, especially in the 20th century, exuded the precepts of Modernity, through the effervescent atmosphere of the cities, not only with its reverberations in morphology, but also with the diffusion of the new ideals of growth and development. The documents used (reports from the state presidents, newspapers and official decrees) were the result of documentary research carried out in historical archives such as the National Library's Digital Library, the Historical Archive of the José Lins do Rêgo Cultural Space and the Paraibano Historical and Geographical Institute (IHGP).

Keywords: Parahyba City, Tambaú, Railway, Modernity.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	6
PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	7
Modernidade, técnica e urbano.....	8
Do rio ao mar.....	12
CONCLUSÕES.....	25
REFERÊNCIAS.....	26

INTRODUÇÃO

A Cidade da Parahyba (a qual recebe esta nomeação em 1654) já nasce cidade, em 1585, ou seja sem antes ter passado por outras categorias, mas sim com escopo de exercer funções administrativas e comerciais (MAIA, 1994). Como muitas outras, é em um ritmo descompassado que a urbanização das cidades brasileiras acontece, adentrando o século XX com o vislumbre dos ideais de progresso, contudo carregando fortes marcas coloniais ao longo de sua história. O antigo e o novo dividem o mesmo espaço.

A respeito da urbanização no período colonial, Reis Filho (1968, p. 184) explica que a constituição de uma rede urbana acontecia amparada nas atividades da agricultura, visto que, estas atividades tinham como fim manter as relações coloniais, as quais visavam atender as necessidades do mercado externo. A cidade era, portanto, prolongamento dos engenhos, usinas e fazendas de gado e/ou algodão.

A cidade, ou melhor, o aglomerado, como se refere Maia (1994) era habitada principalmente por administradores civis e militares, comerciantes, religiosos e artesãos, visto que a economia era centrada ainda no rural. Apesar de no século XIX as cidades brasileiras demonstrarem crescimento significativo, é com as transformações dos engenhos para usinas que as residências dos senhores se fixam na cidade da Parahyba, tornando temporárias suas casas no campo.

Além disso, Gutierrez e Maia (2017, p.162), destacam a chegada da Corte no Rio de Janeiro, como um fator propulsor, pois trouxe consigo a inspiração das cidades europeias e seus ideários modernos, atingindo aos poucos muitas das cidades do Brasil. Elencam não apenas a “fixação da Família Real no Brasil (1808); mas também a “independência” (1822); a Lei de Terras (1850); a Abolição da escravatura (1888) e a Proclamação da República (1889)”, relevantes para interpretar o cenário político, econômico e social do momento.

Dessa forma, os espaços urbanos brasileiros não ganharam tamanha interferência. Contudo, com desejo de imprimir o ideal republicano e atender às necessidades exigidas pela elite rural (que fixaram-se de vez na urbe), inicia-se uma série de modificações. É do final do século XIX e início do século XX que as cidades vão se tornar lugar de transformações profundas, onde a tríplice “ordenar, sanear e embelezar” (VIDAL, 2004) proporciona novas paisagens e configurações espaciais.

Esse período é apresentado por Berman (1978, p. 18) em que explica a origem da sensibilidade moderna, “essa atmosfera de agitação e turbulência, aturdimiento psíquico e embriaguez, expansão das possibilidades de experiência e destruição das barreiras morais e dos compromissos pessoais, autoexpansão e autodesordem.”

WylInna Vidal (2004, p. 3) relata que a Cidade da Parahyba no início do século XX aspirava a modernização urbanística da capital da República, através de um “processo de reestruturação viária, com o alargamento, o alinhamento e a abertura de novas ruas, que visaram proporcionar melhores condições de circulação; e por intervenções de ordem estética, que visaram o embelezamento dos espaços públicos.”

Na Cidade da Parahyba a introdução das linhas férreas se dá por meio da Estrada de Ferro da Cond’Eu, em 1881, a qual interligava-se com outros centros produtores de açúcar e algodão, principais produtos na arrecadação de capital para os cofres públicos (SOARES, 2018, p. 16).

Posteriormente, no ano de 1896 passou a funcionar o transporte de bondes, inicialmente de tração animal, dentro da Cidade da Parahyba, com três linhas: do Comércio, das Trincheiras e a de Tambiá. Nota-se que, a ferrovia que conectava outras cidades, permitiu iniciar a configuração de uma rede urbana, entretanto, foram os bondes que provocaram mais modificações internas na dinâmica e expansão urbana (COSTA; MARTINS, 2019, p. 126).

Além das linhas principais dos bondes, em 1906 é inaugurado um novo trecho, com um novo destino, para além do núcleo urbano, a Ferrovia de Tambaú que direciona os trilhos até o litoral, o então distrito de Tambaú nas municipalidade da Cidade da Parahyba.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para a análise do objeto de estudo, inicialmente, foi necessário entender o cenário mundial, que passava por intensas modificações acometidas pelo processo de industrialização e modernização, os quais rebateram nas formas de produzir o espaço e nas próprias relações sociais. Desse modo, o levantamento bibliográfico foi fundamental para a compreensão dos acontecimentos mundiais que em seguida irão permear em todos os espaços, inclusive na Cidade da Parahyba.

É através da bibliografia sobre temas correlacionados e ao período estudados que será possível decifrar também as particulares dentro de um processo geral, em consonância com a análise dos documentos oficiais e dos jornais, que permitiram interpretar as intenções dos agentes transformadores.

Assim, na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional foram coletados os Relatórios dos Presidentes do Estado do início do século XX, que consistem no documento oficial responsável pela prestação de contas e que explica o panorama da situação do estado em relação aos investimentos e a conjuntura das obras públicas, saneamento, transportes, etc. Além dos relatórios, foram reunidos jornais relevantes que circulavam no estado da Paraíba, como a Gazeta da Parahyba, A

União e O Norte, que elucidam como a sociedade ansiava a chegada das novas aquisições do mundo moderno.

No Arquivo Histórico do Espaço Cultural José Lins do Rêgo, foram encontrados decretos referentes ao funcionamento da via férrea, recortes de jornais e também fotografias dos trilhos espalhados pela cidade. No Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP) estavam concentrados os Jornais da União, os quais em parte achava-se em más condições, o que dificultou o acesso ao teor destes documentos.

Não é demais sublinhar, que esta situação dos arquivos de memória no Brasil é bastante recorrente, não somente na Paraíba. Bacellar (2005) alerta para as possíveis intempéries que o pesquisador pode esbarrar ao lidar com documentos históricos, como a burocracia e organização destes arquivos que guardam parte da história. Maurício de Abreu (2006) comenta a necessidade de ser criativo no tratamento dos documentos frente a escassez de fontes e aponta o confrontamento de fontes já trabalhadas por outros autores como uma alternativa, mas que não deve se limitar a esta.

É essencial frisar que os documentos são expressões de poder da sociedade, visto que, a própria classe dominante criou as instituições de memórias e deliberou o que foi importante suficiente para ser perpetuado (LE GOFF, 1990).

Nesse sentido, como bem lembra Vasconcelos (2009), é tarefa do pesquisador ser crítico com as fontes, confrontá-las com diferentes autores, contextualizá-las e as questionar a fim de uma interpretação mais próxima do real e que permita a construção de longas séries históricas, muitas vezes interrompidas, especialmente, por más condições dos arquivos brasileiros.

MODERNIDADE, TÉCNICA E URBANO.

Ruptura, agitação, perturbação, dúvida, transformação, negação, novo, aventura, dicotomia, estas são algumas palavras sempre mencionadas quando o debate se trata de modernidade. Não obstante, são encontrados também nos discursos, debates e anúncios da chegada dos aparatos urbanos na Cidade da Parahyba nas décadas de 1920 e 1930, quando o fenômeno efervescente também invade, com projetos modernizantes e de um novo ideário, as cidades brasileiras.

Marshall Berman descreve a modernidade como um conjunto de experiências de tempo e espaço, “é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia” (1986, p. 15). Este cenário de grandes mudanças é reflexo do avanço do conhecimento científico e técnico que permitiu alterar o espaço e, por conseguinte, o cotidiano.

Para Berman (1986), a história da modernidade pode ser dividida em três momentos: o primeiro, dá-se no início do século XVI até o fim do XVIII, quando as

peças ainda não têm completa noção que perambulam, mesmo que vagarosamente, para a vida moderna; a segunda fase é marcada pela Revolução Francesa, nos anos de 1790, e suas intensas repercussões sociais e políticas. Neste momento, a população vive a transição da atmosfera moderna, mas com lembranças do passado. E a última fase compõe o momento que o mundo é envolvido por inteiro, atingindo também a esfera da arte e do pensamento, e conforme se alastra, se fragmenta, “perdendo sua capacidade de organizar e dar sentido à vida das pessoas (BERMAN, 1986, p. 17).”

É neste estado de embriaguez, de contradição e de sucessivas experiências que as cidades europeias se constituem por meio de uma nova paisagem dinâmica - com ferrovias, fábricas, etc - o ideal de progresso e uma nova forma de viver que, posteriormente se tornará um modelo seguido pelas cidades do então “Terceiro Mundo”.

Ademais, pode-se compreender, na concepção de Berman, que a contradição é peça fundamental da modernidade, e o mesmo ratifica com a perspectiva de Marx, ao dizer que o homem embora domine a natureza, escraviza outros homens, e isto, vai se configurar também no espaço material, onde tudo é destrutível e flexível para compor quantas vezes for necessário um novo espaço que contemple o moderno e a acumulação do capital, ou seja, o que foi construído foi feito para ser destruído, são meros meios para atingir outros fins também transitórios (BERMAN, 1986, p. 97).

Jacques Le Goff acrescenta que a modernidade parte do sentimento de ruptura com o passado, e traz para essa discussão o par dialético antigo/moderno, os quais denotam sentidos diversos em áreas distintas (religião, arte, literatura etc.), ao longo da história, no entanto, no século XX, em específico, destaca-se a ideologia econômica sob a ótica da modernização ocidental (1990, p. 161).

O autor explica que o termo moderno é aquele que conduz o sentido do par, visto que, o que determina ser antigo é o novo, é aquilo que diante do que é tomado como passado em determinadas sociedades e épocas, é então, a conscientização da ruptura. E acrescenta: “o moderno é exaltado através do antigo” (1990, p. 169). Assim, a análise do par é feita por meio de marcos históricos que segregam e distinguem, abruptamente, o tempo passado e superado do novo.

Le Goff (1990), ainda relata que segundo alguns economistas liberais, o moderno se expressa contrário ao primitivo, ao invés de antigo, adotando “crescimento” e “desenvolvimento” (exemplo: desenvolvimento/subdesenvolvimento) como explicativos do termo. A industrialização, então, evoca ainda mais o ritmo acelerado para produção de produtos além de novos valores e costumes. Assim, a racionalização da produção se torna requisito fundamental para os países em desenvolvimento absorverem, de fato, a modernidade.

Esta racionalização se esvai para a produção das cidades. É nos séculos XIX e XX, nas cidades brasileiras, onde vê-se uma maior agitação com significativas mudanças no transporte, instalação da iluminação e abastecimento de água, serviços idealizados para contribuir no desenvolvimento da economia. Neste panorama, pode-se ver, a exemplo do Movimento do Higienismo, assentado por ideais da modernidade, uma forma institucional de moldar o espaço da cidade a partir de condutas de destruição, mas que prometiam o melhoramento da urbe.

Para além das consequências econômicas, Le Goff traz à tona os efeitos da modernidade na perspectiva da mentalidade, a qual se modifica conforme as tantas outras mudanças que ocorrem ao redor do indivíduo em convívio social.

Entender como as estruturas maiores da sociedade rebatem na vida do indivíduo é um caminho para interpretar os costumes, hábitos e profundidades de uma época e, portanto, o imaginário coletivo, aquilo que o indivíduo tem em comum com outros homens de seu tempo (LE GOFF, 1976), permitindo analisar, com mais precisão, as dicotomias do antigo e moderno mediante o olhar de quem esteve inserido do período em questão.

Outro componente fundamental para a interpretação da modernidade é a técnica. Segundo Milton Santos (2002), é por intermédio dela que o indivíduo mantém relação com o espaço, ou seja, a técnica é um meio para a transformação e/ou produção e ainda acrescenta que é a responsável por interligar o tempo e o espaço, uma vez que, é possível identificar no espaço ao longo da história, as diferentes técnicas e as respectivas épocas em que foram implementadas.

De início, Santos (2002) destaca que a difusão da técnica não ocorre de modo hegemônico, pelo contrário, é uma inserção desigual e combinada nos diferentes espaços e tempos, que reflete a característica de se adaptar de acordo com as condições que o meio já oferece. Com base nesta ideia, observa-se, por exemplo, que a instalação das ferrovias no Brasil não acontece no mesmo período que na Inglaterra em tantos outros países, no entanto, tal técnica é instalada, mas conforme as particularidades do local, desde as condições econômicas, a morfologia, o modo como foram recebidas pela sociedade e a organização com outras técnicas.

Nesse sentido, apresenta-se um acumulado de sistemas técnicos de distintos períodos, os quais se ajustam em um espaço, isto é, temos um ambiente compartilhado por aquilo que é novo e antigo, este último mantém sua permanência a depender de seus reajustes à nova conformação, por isso, “o uso dos objetos através do tempo mostra histórias sucessivas desenroladas no lugar e fora dele” (SANTOS, 2002, p. 29). O autor ainda alerta, que tais “rugosidades” não somente estão representadas na forma material na paisagem, como também nas condições socioterritoriais ou sociogeográficas.

Dessa forma, pode-se contrariar a ideia do autor Pierre Gourou, quanto este afirma que “o nível da civilização seria medido pelo próprio nível das técnicas” (Pierre Gourou 1974 apud Santos, 2002, p. 19), pois como estimar isto, se a técnica não alcança todos os territórios da mesma forma? Ainda assim, vale observar que a técnica é também um instrumento político para aquele que detém o conhecimento científico.

Santos na mesma obra frisa que o estudo da técnica pela própria técnica é ineficaz, pois esta se torna o que é, decorrente do processo de antecipação inventor, da inteligência do homem em criá-la, condição esta que não existe na natureza, assim, ganha sentido quando é inserida no meio espacial e interage com as diversas outras técnicas já postas e as condições sociais. Dessa forma, é o espaço que define os objetos técnicos (SANTOS, 2002).

Além do espaço ser objeto de empiricização através da materialidade e concretude, o tempo requer também um exercício de “medição”. Mesmo o tempo não apresentando o traço de materialidade, ele está em movimento no espaço, e esse movimento é definido pela técnica, elemento unificador do espaço-tempo que determina que espaço-tempo são unidades integrantes e inseparáveis (SANTOS, 2002, p. 33).

Santos, conclui que “as técnicas participam na produção da percepção do espaço, e também da percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade como pelo seu imaginário” (SANTOS, 2002, p. 34). Destarte, cada lugar, apesar de conter técnicas universais, apresenta resultados divergentes nos territórios, nas relações sociais e de produção.

Ademais é através da cidade e do processo de urbanização que é possível ver uma das reverberações mais concreta da modernidade e a concentração de variáveis técnicas. Contudo, faz-se necessário distinguir cidade e urbano, mas não separá-los, pois ambos configuram uma relação conjunta, uma vez que, o urbano não acontece se houver a base morfológica.

De acordo com Lefebvre, a cidade constituiria “como sendo projeção da sociedade sobre um local” (1991, p. 57). No entanto, este não é visto apenas como lugar passivo de transformações e produções materiais, mas onde opera o urbano, “realidade social composta de as relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento” (1991, p. 49).

O urbano não está preso à morfologia material, mas não pode se separar dela, é uma forma de simultaneidade, isto é, alcança permear por outros espaços que não seja, necessariamente, a cidade, o núcleo urbano, todavia, é constituída pelos preceitos da vida na cidade (LEFEBVRE, 1991).

Lefebvre (1970, p. 71) ao discorrer sobre espaço, argumenta que este “jamais tem existência “em si”, mas remete a alguma coisa”, é o tempo que articula o sentido do espaço, sendo tanto meio para consolidação das relações de produção do período, quanto fim, resultando em espaços de valor de uso ou troca.

Ademais, é importante sublinhar que as ciências parcelares analisam o fenômeno urbano de acordo com seus próprios recortes e domínios, permitindo aglomerar diferentes recortes para entender o urbano, no entanto, Lefebvre (1970, p. 52), relembra que tais fragmentos não constituem um conhecimento total, mas permite uma nova análise do fenômeno.

DO RIO AO MAR

A Cidade da Parahyba, durante a metade do século XIX e início do XX, era marcada por uma estrutura urbana simples e uma atmosfera cidadina pacata. Somente na segunda metade do século XIX, de acordo com Vidal (2004) a cidade começa a ganhar modificações significativas no seu tecido urbano.

Assim, como outras cidades de origem portuguesa, a cidade dividia-se entre Cidade Baixa (Varadouro) e a Cidade Alta. A Cidade Baixa estava próxima às margens do rio Sanhauá, onde estavam algumas residências, mas principalmente os estabelecimentos comerciais e o porto. Este espaço abrigava, em sua maioria, a classe trabalhadora. Alguns sobrados funcionam, no térreo, como estabelecimento comercial e no andar superior moradia do comerciante (SALES; MAIA, 2003).

Na Cidade Alta, estavam situados os prédios administrativos, igrejas e cadeias, por esta parte circulavam, sobretudo, a elite. Sobre os traçados e organização das ruas, Vidal (2004, p. 25) esclarece que esta área “era incontestavelmente regular e tinha ruas de largura generosa, a despeito de sua origem colonial”. Enquanto na Cidade Baixa, observava-se uma certa irregularidade, devido ao desalinhamento das construções, tanto por uma adaptação do próprio relevo, quanto pela ausência ainda de normas determinadas pelo poder público.

Vidal diz que “no início do século XX, a cidade de João Pessoa, então denominada Parahyba do Norte, apresentava uma configuração urbana que pouco a distinguia de uma cidade colonial; poucas eram as ruas calçadas, os serviços urbanos eram precários e o casario era bastante modesto” (2004, p. 3).

Maia e Sá (2019, p. 114) relatam que havia um número expressivo de casas de palha pela população mais pobre, enquanto as atividades econômicas, açúcar ou algodão se concentravam no campo, a parte da população de poder aquisitivo elevado, tinha suas residências afastadas da área urbana. É com a fixação definitiva da moradia da elite agrária na cidade, que os próprios começam a solicitar melhoria na infraestrutura para os acomodar.

São alguns aparatos urbanos como, a instalação da iluminação, abastecimento de água, melhoria dos transportes e aumento demográfico que vai promover grandes transformações não somente na morfologia como também nos hábitos e costumes. Além disso, as posturas e normas municipais configuraram instrumentos de transformação, em busca de uma cidade padronizada dentro dos preceitos da salubridade, higiene e modernidade (MAIA; SÁ, 2019).

O ideário moderno, inspirado nas cidades europeias, vai entremear a Cidade da Parahyba aspirando apagar os traços coloniais da paisagem e dos costumes da sociedade. Os discursos dos governantes anunciavam a chegada da modernidade e a promessa de progresso e desenvolvimento. Em um recorte do jornal “A União” intitulado “Esthetica da cidade”, o diretor de Obras Públicas, Miguel Raposo responde a carta do então prefeito da Cidade da Parahyba, José Cavalcante Bezerra, que propõe uma remodelação estética, o diretor comenta:

Antes de tudo cumpre-me louvar as vossas boas inteções no sentido de ser futuramente melhorado o nosso systema de construcção, afim de dar à nossa Capital uma apparencia mais agradável, mais bella e mais de accordo com a epoca, fazendo aos poucos ir desaparecendo a casaria baixa e de feio aspecto que constitue a maioria das habitações de quasi todas as ruas, e substituindo-a por predios de estylo moderno e elegante, que nos deem a impressão de estarmos em uma cidade que progride (Jornal A União, 8 de abril de 1914).

O diretor entende o anseio pela transformação da paisagem, contudo destaca também a importância da implementação e aperfeiçoamento dos outros serviços que promovam o bem estar do cidadão, e acrescenta:

Não é sómente do embellezamento externo que alegra a vista dos transeuntes que devemos cuidar, mas tambem das condições hygienicas das habitações, que são principalmente as condições de ár e luz em todos os compartimentos; devemos nos preocupar com muitos outros pequeninos detalhes de construcção (Jornal A União, 8 de abril de 1914).

O Movimento Higienista está embutido nos preceitos da Modernidade, fazendo com que a salubridade dos espaços e dos próprios hábitos sejam abordados nos discursos e nas políticas da época, levando a implantação de diferentes aparatos urbanos na Cidade da Parahyba. De acordo com Sá (2009, p.14), o Movimento Higienista refere-se a “uma série de teorias, normativas, e formulações que dizem respeito à adequação dos espaços aos princípios de salubridade, higienização e embelezamento.”

A importância deste pensamento é reiterada pelo presidente do estado Monsenhor Walfredo Leal, por meio do Relatório dos Presidentes do Estado da Paraíba já no ano de 1906:

Excmo Sr. Dr. Rodrigues Alves, cujo programma governamental rigorosamente executado bastante fomento vai dando ao comércio, às industrias, à navegação, a todos os ramos da actividade humana e com especialidade ao saneamento e à belesa da Capital Federal, é dever de honra, obrigação inherente ao espirito da continuidade que, no dizer expressivo do preclaro Dr. Affonso Penna [...] (MENSAGEM, Monsenhor Walfredo Leal, 1906, p. 14).

Ainda segundo Sá (2009) estas preocupações higiênicas tornaram-se mais agravantes com o crescimento da população em espaços onde a presença de instrumentos de intervenções era irrisória, a exemplo dos equipamentos necessários para melhorar a qualidade da água e para o esgotamento. As habitações em má condições acarretavam as proliferações de doenças e epidemias. “Seria através de hábitos higiênicos que as cidades tomariam ares de urbe moderna” (SÁ, 2009, p. 40).

Nesse sentido, as populações mais pobres sofreram com as ordenações urbanas durante o século XIX e início do século XX, visto que, não se enquadravam às exigências sanitárias. Conformavam, assim, uma forma de legitimar a destruição de casas de palhas e cortiços, responsáveis pela atmosfera insalubre.

Vidal (2004) menciona que a reforma urbana no Rio de Janeiro, por Pereira Passos, atingiu inúmeros cortiços no centro da cidade, para a criação de novos espaços, em especial, a abertura da Avenida Central. Era fundamental sanear fisicamente, mas também na perspectiva social. Aqui na Cidade da Parahyba as intervenções de Beaurepaire Rohan, em 1858, seguiram esta lógica de saneamento de áreas pobres para alargamento e abertura de ruas.

A passos lentos, a fim de enquadrar os preceitos de progresso, as mudanças mais significativas na cidade, deram-se a partir de 1910, com o abastecimento de água e a implementação de energia elétrica, no governo de João Lopes Machado (1908-1912).

Em 1913, o presidente Castro Pinto convida o engenheiro Saturnino de Brito para a elaboração do serviço de esgoto. No ano seguinte é apresentado por Saturnino um plano contendo também o estudo de expansão urbana, que julgava essencial para resultados mais concretos e racionais. Entretanto, o plano foi adiado diante da instabilidade do cenário político e falta de recursos (VIDAL, 2004).

O governo sucessor de Camilo de Holanda, de acordo com Vidal (2004) destaca-se por focar no embelezamento da urbe, no intuito de dizimar as características coloniais que persistiam. O período vai ser marcado por obras e reformas numerosas, como a abertura e o alargamento de ruas, construção de novas praças e reformas de prédios públicos.

As obras de saneamento somente são colocadas em prática no ano de 1920, no governo de Walfredo Guedes Pereira (1920-1924). Esta e tantas outras modificações, em ritmo acelerado, vão tornar a cidade um canteiro de obras, como frisa Vidal (2004). Este anseio pela modernidade pode ser compreendido desde a leitura de Le Goff, sobre a modernidade em que escreve: “O moderno tende, acima de tudo, a se negar e destruir” (1990, p. 189). As intervenções diminuem na década seguinte, dada a repercussão da morte do então presidente do estado, João Pessoa, culminando em uma fase de instabilidade política.

Este momento de relevantes investimentos no espaço urbano coincidiu, de acordo com Guedes, Thinen e Chaves (2008), com o auge da exportação de algodão, um dos principais produtos de arrecadação e de riqueza dos cofres públicos de grande parte das cidades do Nordeste, inclusive da Cidade da Parahyba, sobretudo, nas décadas de 1910 e 1920. Nos jornais, observa-se anúncios recorrentes da venda de maquinários para cana-de-açúcar e descaroçamento de algodão, reverberando a importância da cultura algodoeira e açucareira para o desenvolvimento da região e a introdução de novas técnicas para aceleração das atividades.

Figura 1: Recorte do Jornal União (26 de fevereiro de 1914).

M. P. LAURITZEN
 VENDE OS MELHORES E MAIS CONHECIDOS:
 Motores, locomoveis, descarçadores, installações para descarçamento de algodão, moagem de canna etc.

Escritório em Parahyba — 73, Rua Maciel Pinheiro; em casa de “Chiquinha Penna”
 Caixa de Correio, n.º 50 Est. Tel. “LAURITZEN”
 Filial em Natal, Lauritzen & Leite, Caixa de Correio, 24. Escritório em Recife de Canaia.

ALGUNS MOTORES VEDIDOS: Ao exmo. sr. Bispo da Parahyba; ao Melhoramento do Porto de Cabedello; ao dr. Cesar Cartaxo, Fiscal da Great Western of Brazil R. L.; ao Cinema Rio Branco; ao Cinema Popular; ao Cinema Apollo, Campina Grande; ao Cinema do Independência; ao Cinema do Fimbuila; ao sr. Paiva Valente & Co.; a Fabrica do Mosaico, (para substituir outro); a Fabrica de cortinas a Vapor; ao coronel Christiano Lauritzen, Campina Grande; ao sr. João Baptista de Moura Carneiro, Independência; ao sr. Manoel Porfirio Dolgado, Mafra; ao sr. José Amancio Ramalho Bananeiras. Installação completa para descarçamento de algodão.

LAURITZEN
 LOCOMOVEIS
 DESCARÇADORES

SECÇÃO DE MACHINISMOS:
 Sempre no armazem: Motores, Locomoveis, Descarçadores, Moendas para Canna, Apparehos para limar serras de Descarçadores, Apparehos Klineka para emendar Correas.
 Exposição, numeros II—15, Praça Dr. Alvaro Machado.

SECÇÃO DE COMMISSÕES
 Representante de casas nacionaes e estrangeiras de primeira ordem, entre outras de Sehill, Seeholm & Co. Ltd, e da fabrica Continental, dos Descarçadores “AGUIA”. Encarrega-se de qualquer encomenda quer de machinismos quer de outras materias.

SECÇÃO MERCEARIA— Completo e variado sortimento de artigos de Mercearia; vinhos e sabonetes finos, etc. Importação directa. MERCEARIA LAURITZEN, rua Maciel Pinheiro n.º 60.

Fonte: auniao.pb.gov.br

Para compor o cenário de modernização, outro aparato técnico que trouxe mudanças na dinâmica interna foram os bondes, os quais permitiram diminuir as caminhadas dos cidadãos e expandir a urbe para além do núcleo. As ladeiras íngremes e os longos percursos eram feitos a pé ou por algum transporte pequeno de tração animal, visto que não existia transporte coletivo.

Na figura 2, é possível visualizar o relevo trabalhoso para os deslocamentos feitos a pé pelos cidadãos, a ladeira localizada na Rua Barão da Passagem, atual Rua da Areia, é característica na Cidade Baixa. Na figura 3 destaca-se a regularidade na Rua Duque de Caxias, situada na Cidade Alta, onde estavam as ruas menos tortuosas, o que facilitou a inserção e funcionamento dos trilhos nesta área.

Figura 2:Rua Barão da Passagem (1903) atual Rua da Areia.



Fonte: Acervo Walfredo Rodriguez

Figura 3: Rua da baixa (1909) atual Rua Duque de Caxias.



Fonte: Acervo Walfredo Rodriguez

Os trilhos se comportam como meio técnico para abrir e unir novos caminhos para a circulação do capital, pessoas e informações, nos termos trabalhados por Harvey (2015).

Medeiros Filho (2013) explica que a implantação dos bondes (1896), a princípio, de tração animal na capital, não iniciou com as reformas devidas em algumas ruas estreitas e sujas, como nas demais capitais, mas se adequando ao espaço já existente. O autor menciona que as ruas da Cidade Alta por apresentarem um traçado mais regular facilitou a introdução do equipamento, diferente da Cidade

Baixa, onde observavam-se ruas mais tortuosas, devido ao relevo ou serem resultantes de caminhos antigos.

Em 1897 existiam três linhas de bonde na cidade: “do Comércio, das Trincheiras e a de Tambiá” (COSTA; MARTINS, 2017, p. 129).

No entanto, a ação foi interpretada como um dos últimos processos de modernização no final do século XIX, mesmo sendo uma tecnologia obsoleta para outras capitais. A chegada da modernidade aconteceu de forma descompassada entre as capitais do Brasil e até mesmo dentro da própria Cidade da Parahyba. Costa e Martins (2017) compreendem que os bondes de tração animal, impactaram mais na construção do ideário de modernidade e no imaginário do que na materialização da modernização de fato.

Chagas explica que a maior parte da inserção dos aparatos foram para suprir as exigências da elite rural que se fixou na cidade e acrescenta:

Mesmo sem os recursos suficientes que justificassem os melhoramentos implementados no cenário urbano, a Parahyba modernizou-se. Mas esta modernização não produziu mudanças, uma vez que as relações sociais que caracterizavam uma cidade ao longo do século XIX se mantiveram. Desta forma os pobres não apenas foram excluídos dos benefícios da modernização, mas sua posição de subordinação acabou sendo reforçada (CHAGAS, 2004, p. 118).

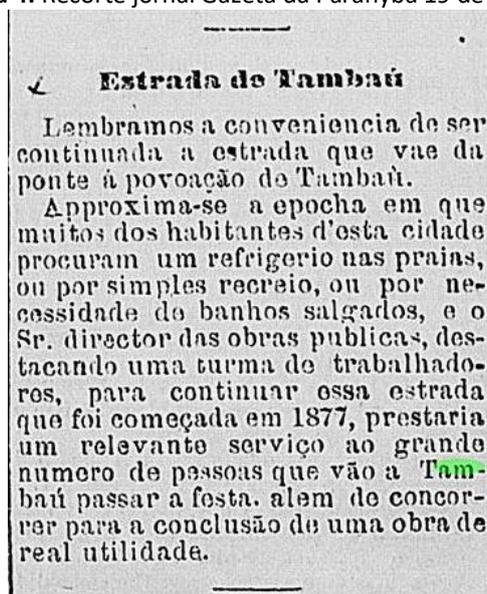
Os serviços dos bondes eram explorados pela Companhia Ferro-Carril Parahybana, criada 1895, pelo poder público, sendo o Estado o maior acionista e pelas companhias de algodão Aron Cahn & Cia e Cahn Frères & Cia. Esta mesma última companhia será responsável pela Ferrovia de Tambaú, inaugurada somente depois de um longo período das instalações das linhas principais.

Ademais, em 27 de setembro de 1906, por meio do Comunicado do Governo do Estado da Parahyba, datado do dia 27 de dezembro de 1906 delibera “para os fins convenientes, que a Direção da Ferro Carril Parahyba fica a cargo do Diretor das Obras Públicas”, pois não era rentável suficiente para os acionistas. Segundo Costa e Martins (2017, p. 131) a companhia recebeu melhorias no maquinário, aumentou o número de animais e ampliou as rotas de circulação. Além desses melhoramentos, o governo obteve um terreno próximo a Tambiá, para a nova estação da empresa (Estação Cruz do Peixe), onde comportou a Ferrovia Tambaú, a qual tinha intuito de conectar o núcleo urbano até a praia de Tambaú.

Leitão (1998) relata que Tambaú era uma modesta aldeia habitada por pescadores e alguns franciscanos, mas já era uma praia preferida pelos cidadãos da capital e

presidentes das províncias para banhos de mar, no entanto esbarrava na dificuldade de acesso. O autor evidencia que ali se encontravam algumas residências de temporadas balneárias apesar das condições sanitárias precárias. Para atender as reclamações dos interessados, a elite local, os trilhos foram estendidos até Tambaú. O recorte do jornal (Figura 4), mostra o pedido para continuação das obras de uma estrada, aparentemente não os trilhos, mas a abertura de uma via carroçável até o litoral.

Figura 4: Recorte jornal Gazeta da Parahyba 19 de setembro 1889.



Fonte: memoria.bn.br

Em 1905, através do Relatório dos Presidentes dos Estados é identificada a intenção da construir a então ferrovia que ligará a urbe ao litoral:

A viação urbana tem sido feita pela companhia Ferro Carril Parahybana, de grande futuro se for convenientemente explorada. Espera o governo de ligar esta Capital à Praia de Tambaú, por um pequena linha ferrea, de 5 kilometros de extensão.

E' este um melhoramento reclamado para o conforto da população desta cidade, que assim encontrará na formosa praia um ponto de recreio à par do uzo hygienico de banhos salgados.

Essa linha será de propriedade exclusiva do estado e para cuja realização já foi feita, na Europa, encommenda dos trilhos que faltão, por intermedio de acreditada caza comercial de nossa praça. Este melhoramento merece o mais acurado interesse nas cidades proximas do mar. (MENSAGEM, Alvaro Lopes Machado, 1905, p. 38-39).

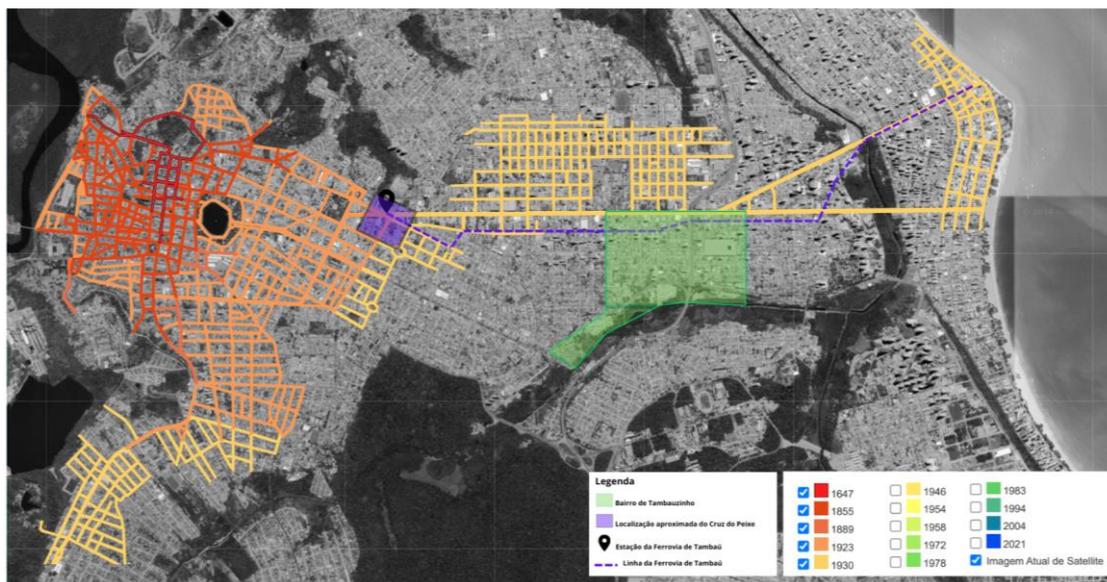
O primeiro trecho da ferrovia é inaugurado no dia 21 de outubro de 1906, partindo da Cruz do Peixe (de vendas de peixes, situado nas proximidades da Estação da Ferrovia de Tambaú e a Praça da Independência) até o sítio Imbiribeira (atual bairro de Tambauzinho), local em que surgiu a necessidade de aterrar um maceió para dar continuidade ao percurso. Em 1 de setembro de 1907, Monsenhor Walfredo Leal descreve a situação da construção:

Muito adiantado se acha o trabalho, que o governo estadual emprehendeo, de ligar esta capital á pittoresca praia de Tambaú, por meio de uma linha de ferro, facilitando, d'est'arte, aos habitantes desta cidade o uso do goso de banhos salgados durante a estação calmosa. Os tres primeiros kylometros foram de facil construcção e ficaram promptos em Outubro, tendo sido aberto o trafego provisoriamente, a 21 daquelle mez, até o local chamado Imbiribeira. Dahi por diante, difficultou-se muito o trabalho, em consequencia de um grande corte que foi preciso fazer, com 500 metros de extensão elevandose a altura até 8,m 42, seguido de atterro em igual extensão. Vencidas todas as difficultades e, remontada de modo a merecer resistencia a ponte já existente sobre o rio Jaguaribe, já estam assentados os trilhos á pequena distancia do comoro da praia, devendo ser difinitivamente inaugurada a ferro-via Tambaú por todo o correr do mez que hoje começa. Está acabada a estação no ponto inicial da estrada na Cruz do Peixe, tendo ficado um edificiosinho elegante (MENSAGEM, Monsenhor Walfredo Leal, 1907, p. 43).

Dessa maneira, Medeiros Filho (2013, p. 120) esclarece que neste momento, o bonde saía da sede Cruz do Peixe e percorria até o sítio Imbiribeira, onde terminava a primeira etapa concluída, o resto do trajeto até a praia era feito a pé. No mês de outubro do ano posterior é finalizada a estrada e seu funcionamento em definitivo acontece.

Na figura 5, é possível observar as distâncias entre o núcleo urbano e o litoral, e entender que o deslocamento era árduo quando feito a pé, assim foi função dos transportes facilitar e encurtar esses caminhos. Compreende-se também que os bondes definiram, de certa forma, as direções de expansão da cidade.

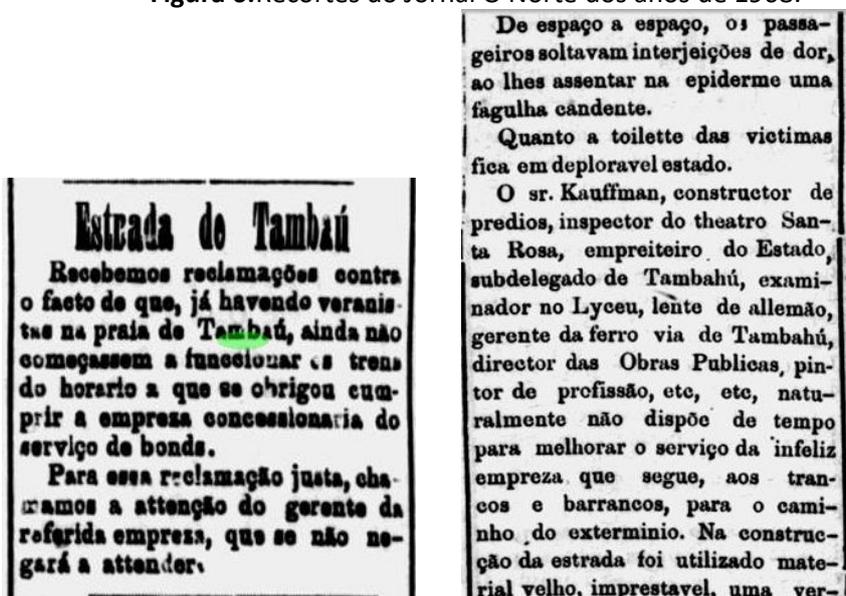
Figura 5: Traçado da Ferrovia Tambaú.



Fonte: filipeia.joaopessoa.pb.gov.br e Medeiros Filho (2013). Editada: Pela autora.

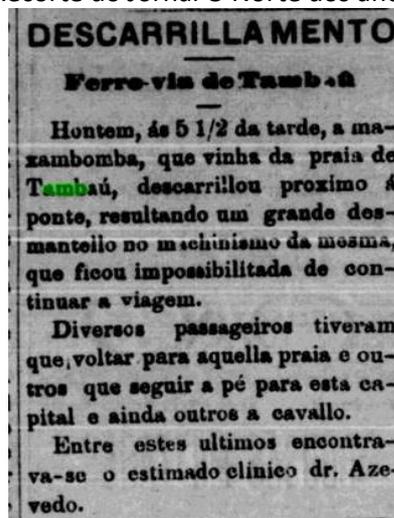
Apesar de receber elogios na inauguração, as reclamações sobre as condições dos bondes e do funcionamento começam a surgir, muitas das queixas são expostas através dos jornais com intuito de serem vistas e solucionadas. Identificam-se algumas reclamações: material velho, horários dos bondes, poucos carros para atender todos os passageiros, atrasos, bondes lotados, péssimo funcionamento a ponto de deixar pessoas a pé no meio do caminho.

Figura 6: Recortes do Jornal O Norte dos anos de 1908.



Fonte: memoria.bn.br

Figura 7: Recorte do Jornal O Norte dos anos de 1909.



Fonte: memoria.bn.br

Na mensagem do Relatório de 1910 revela-se que foram feitos melhoramentos no serviço, contudo, a renda angariada é insuficiente para implementação de ações mais custosas. Apesar de entender que a Ferrovia de Tambaú foi um bom projeto, foi também um investimento de alto custo de implantação e de manutenção, para atender as solicitações de uma parte exclusiva da sociedade (MEDEIROS FILHO, 2013, p. 122). Mesmo recebendo intervenções no ano de 1909 no maquinário, nas chaminés, com pinturas dos carros, colocação de cortinas, etc, era cada vez mais difícil se manter a qualidade do aparato.

Do relatório do sr. gerente vê-se que durante a sua administração foram realizados diversos melhoramentos que, entretanto, não são todos de que precisa urgentemente a empresa.

As rendas da estrada, por causas que enumera o citado documento, não permitem a effectividade, presentemente, de serviços mais custosos.

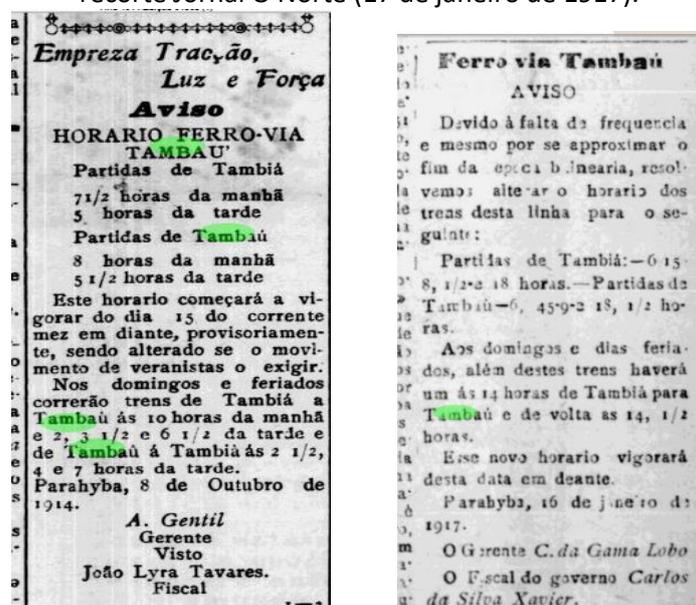
Entre as obras feitas, figuram: um galpão, com quatorze metros de comprimento por cinco de largura, para abrigo do material rodante; um dique, com seis metros de comprimento sobre um de largura, destinado á limpeza das locomotivas; concertos das locomotivas «Alvaro Machado» e «Walfredo Leal»; concerto de carros; limpeza do edificio da estação; construcção do almoxarifado; beneficio no pontilhão de Tambaú; substituição de dois mil e duzentos dormentes; um desvio de linha para condução de barro destinado ao aterro do

maceió, na praia Tambaú, e a montagem das officinas a vapor.

As rendas da estrada de Tambaú, de Setembro do anno passado a 30 de Junho deste anno, importaram em Rs. 8:719:400 e as despesas em 10:342:416, verificando-se, portanto, um deficit de Rs. 1:623:016 (MENSAGEM, João Lopes Machado, 1910, p. 32).

Dessa maneira, em 4 de outubro de 1914 é criada sob novos donos, os engenheiros Alberto de San Juan, Thiago Vieira Monteiro e Julio Bandeira Villela a Empresa Tracção, Luz e Força (E.T.L.F.). Esta passa a explorar o serviço de iluminação e dos trilhos, inclusive a linha de Tambaú, a qual começa a funcionar somente nos períodos de veraneios, com determinações de dias e horários (COSTA; MARTINS, 2017, p. 134).

Figura 8: À esquerda recorte Jornal O Norte (9 de outubro de 1914), a direita o recorte Jornal O Norte (17 de janeiro de 1917).



Fonte: memoria.bn.br

Na matéria intitulada “Empresa, Tracção, Luz e Força: Seus serviços - a próxima inauguração dos bondes electros” no jornal O Norte (1 de novembro de 1913) é relatado o funcionamento dos novos bondes elétricos nas linhas principais da cidade e conforme o desenvolvimento do processo, não tardaria deste elemento abranger as linhas de Tambaú e outras localidades. Porém, apenas na década de 1930 este serviço vai abarcar a linha até a praia de Tambaú. (MEDEIROS FILHO, 2013).

A instalação da iluminação pela E.T.L.F aconteceu no dia 14 de março de 1912, pouco antes do previsto, ao contrário dos bondes elétricos, que não cumpriram o prazo delimitado, ocasionando dúvidas e insegurança na população sobre a real instalação do serviço de viação.

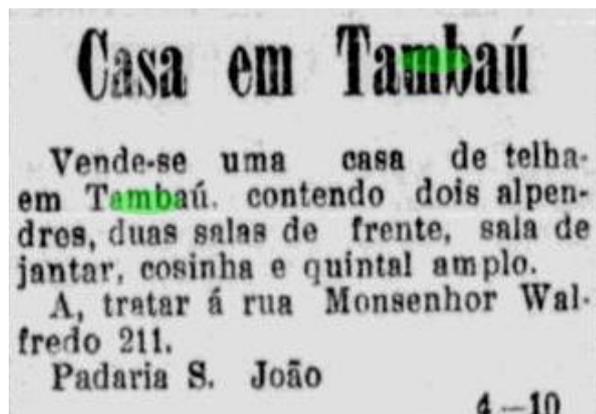
Nogueira (2015, p. 26) menciona que as condições dos equipamentos utilizados, geralmente, eram sucateados e reaproveitados de empresas estrangeiras, que inclusive demandavam manutenção com maior frequência. As complicações eram vistas também na energia, que mesmo sendo direcionada para iluminação e para os bondes elétricos, era insuficiente, adotando a empresa de artifícios para driblar a situação caótica, como “deixar lâmpadas apagadas, reduzir voltagem de iluminação, interromper a iluminação em determinadas áreas, suspender a circulação dos bondes.”

Apesar das dificuldades que o serviço enfrentou, os trilhos até Tambaú permitiram a expansão da cidade, a criação de novos espaços e a introdução de outros elementos por onde adentrou. Tambaú vai crescer sob a égide da modernidade “ordenar, sanear e embelezar”. Em mensagem do Relatório de 1928, descreve-se as mazelas que importunavam aquele local com “pessimas condições sanitárias da região, inçada de maceiós infectos”, porém o cenário foi sendo alterado lentamente para atender as necessidades daquele “futuro núcleo de vida urbana” (MENSAGEM, João Suassuna, 1928, p. 108-109).

Drenagem, extinção de pântanos e maceió, desobstrução periódica do leito do rio Jaguaribe, fiscalização, limpeza e conservação das ruas, desapropriamento das caiçaras, iluminação (1927) foram alguns dos serviços elencados na mensagem, responsável por despertar Tambaú do marasmo. No mesmo documento salienta-se que tais serviços promoveram a valorização do espaço de veraneio, os quais estão sendo mais procurados pela classe abastada da capital (MENSAGEM, João Suassuna, 1928).

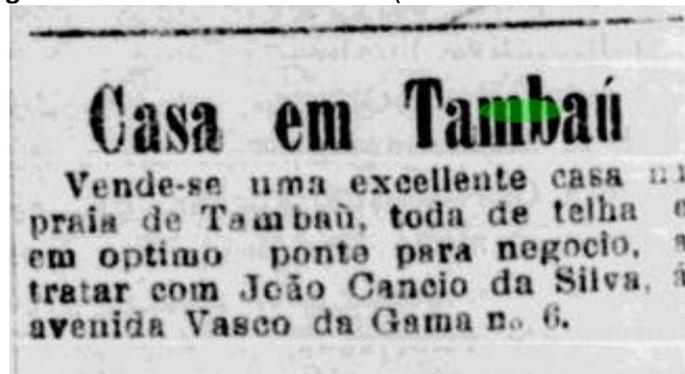
Os anúncios de vendas de casas nos jornais, começam a se tornar mais comuns, demonstrando a procura por imóveis em Tambaú e a valorização imobiliária. A fixação para veraneio ou moradia mais frequente consolida, assim, a busca por mais equipamentos que promovessem a melhoria do espaço.

Figura 9: Recorte Jornal O Norte (26 de junho de 1921).



Fonte: memoria.bn.br

Figura 10: Recorte Jornal O Norte (26 de novembro de 1922).



Fonte: memoria.bn.br

A ferrovia serviu como base para a abertura da Avenida Epitácio Pessoa, que tinha como intuito a ligação do centro com um possível porto no litoral de Tambaú, o que não se configurou como viável, principalmente por causa das condicionantes naturais da praia, pontua Martins(2014), mas esta via se tornou fundamental para conexão de outros espaços que foram criados em seguida.

A obra iniciada em 1910, somente é retornada em 1930, depois de passar por dificuldades financeiras, e atinge o litoral no ano de 1940. De acordo com Martins (2014), a obra de abertura da avenida estava diretamente ligada com a necessidade de imprimir o ideal de progresso, como também devido ao crescimento populacional e econômico.

A autora ainda comenta que a avenida, em questão, foi potencializador para a ocupação da área de Tambaú, o qual fez aproximar a população paraibana das áreas litorâneas. Não obstante, ao longo da larga avenida, destacam-se grandes lotes e residências luxuosas.

CONCLUSÕES

Apesar dos percalços, é evidente que os caminhos de ferro, em especial, os bondes, provocaram transformações no tecido urbano da capital paraibana, facilitando a ligação dos espaços longínquos e de relevos íngremes, diminuindo as caminhadas a pé e promovendo os cidadãos a provarem da atmosfera da modernidade.

Além da experiência moderna do elemento técnico, o mesmo estimulou a ocorrência de outras modificações, tais como, o alargamento de ruas, alinhamento, demolições e construções e a instalação da eletricidade, acarretando na consolidação de novas dinâmicas espaciais e sociais.

É constatado que a Ferrovia de Tambaú, foi resultado do aceite do governo para atender às solicitações da elite da cidade, que clamavam para conectar o núcleo urbano ao litoral, a fim de usufruir dos banhos salgados e aproveitar a temporada balneária em suas casas de veraneio. Não é demais lembrar que, a modernidade não aconteceu de forma homogênea para todos, a inserção desta ferrovia não foi diferente, uma vez que, este aparato foi deliberado para uma parcela da sociedade.

Mesmo interpretando este processo como desigual, é possível afirmar que a ferrovia conseguiu, em condições adversas, provocar alterações espaciais, mudanças nos costumes e hábitos da sociedade e inserir elementos próprios dos ideais modernos, a exemplo da eletricidade, saneamento e embelezamento, onde até então não havia.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Um quebra cabeça (quase) resolvido: os engenhos da Capitania do Rio de Janeiro – séculos XVI e XVII. **Scripta Nova – Revista Eletrônica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. X, n. 218 (32). Barcelona: Universidad de Barcelona, 2006.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras., 1986.

CHAGAS, Waldeci Ferreira. **As singularidades da modernidade na Cidade da Parahyba, nas décadas de 1910 a 1930**. Tese (doutorado)-UFPE. Recife, 2004. 281p.

GUEDES, Kaline Abrantes; THINEN, Nelci; CHAVES, Carolina Marques. **A economia algodoeira e as transformações urbanas na cidade da Parahyba**. Revista de Desenvolvimento Econômico, Salvador, p.120-132, dez. 2008.

HARVEY, David. **Paris, capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015.

LEITÃO, Deusdedit. **As ruas de Tambaú**. João Pessoa: [s.n.], 1998.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: EDUFMG, 1970.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 7. ed. Campinas: Editora Unicamp, 1990.

LE GOFF, Jacques. **Las mentalidades. Una historia ambigua**. In: LE GOFF, Jacques & NORA, Pierre (dir.). *Hacer la Historia*. Barcelona: Editorial Laia, 1976.

MARTINS, Paula Dieb. **Paisagem em movimento: as transformações na Avenida Epitácio Pessoa de 1980 a 2001**. 2014. 181 p. Dissertação de mestrado - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba, 2014.

MAIA, Doralice Satyro; SÁ, Nirvana Lígia. Albino Rafael de; COSTA, Paula A. Ismael da. **Trilhos, luzes e salubridade: inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX – XX**. João Pessoa: Editora Universidade Federal da Paraíba, 2019.

MAIA, Doralice Sátyro. **O campo na cidade: necessidade e desejo**: (Um estudo sobre subespaço rurais em João Pessoa-PB). 1994. 208 p. Dissertação de mestrado - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

MEDEIROS FILHO, José Estavam de. **...E o bonde a burro foi implantado: um ícone de modernidade da Cidade da Parahyba no final do século XIX**. 2013. 189 p. Tese de doutorado - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.

MENSAGEM. 1905. Alvaro Lopes Machado 20/10/1905.

MENSAGEM. 1906. Monsenhor Walfredo Leal 01/09/1906.

MENSAGEM. 1907. Monsenhor Walfredo Leal 01/09/1907.

MENSAGEM. 1910. João Lopes Machado 01/09/1910.

MENSAGEM. 1928. João Suassuna.

NOGUEIRA, Helena de Cássia. **As primeiras décadas da eletricidade e do saneamento básico na capital paraibana – 1900-1940**. 111 p. Dissertação de mestrado - Pós Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2005.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora/USP, 1968. 237 p.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

SÁ, Nirvana Lígia Albino Rafael de. **A cidade no despertar da era higiênica: A Cidade da Parahyba e o Movimento Higienista (1854 - 1912)**. 2009. 154 p. Dissertação de mestrado - Curso de Geografia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009.

SALES. Andréa L. Porto; MAIA, Doralice Sátyro. Cidade da Parahyba: Transformações no uso das ruas (século XVIII a 1889). **Revista Cadernos do LOGEPA** - Série Texto Didático Ano 02, Número 4 - Jul/Dez de 2003.

SOARES, Maria Simone Morais. **Território e cidade nos trilhos da Estrada de Ferro Conde D'Eu - Província da Parahyba do Norte (1871-1901)**. 2018. 301 p. Tese de doutorado - Curso de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **GeoTextos**, v. 5, n. 2, 2009.

VIDAL, Wynna Carlos. Lima. **Transformações Urbanas: a Modernização da Capital Paraibana e o Desenho da Cidade, 1910 – 1940**. Dissertação de mestrado - Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004.

Jornais Consultados

CASA DE TAMBAÚ. **Jornal O Norte**. Parahyba. Anno XIV, n. 3747. 26 de junho de 1921.

CASA DE TAMBAÚ. **Jornal O Norte**. Parahyba. Anno XV, n. 5007. 26 de novembro de 1922.

DESCARRILLAMENTO. **Jornal O Norte**. Parahyba. Anno 2, n. 396. 22 de setembro de 1909.

EMPRESA TRACÇÃO, LUZ E FORÇA: AVISO. **Jornal O Norte**. Parahyba. Anno VII, n. 1838. 9 de outubro de 1914.

ESTHETICA DA CIDADE. **Jornal A União**. Parahyba. Anno XXII, n. 79. 8 de abril de 1914.

ESTRADA DE TAMBAÚ. **Gazeta da Parahyba**. Parahyba do Norte. Anno II, n. 397 19 de setembro de 1889.

ESTRADA DE TAMBAÚ. **Jornal O Norte**. Parahyba. Anno 4, n. 961. 3 de outubro de 1911.

FERRO VIA TAMBAÚ. **Jornal O Norte**. Parahyba. Anno X, n. 2492. 9 de outubro de 1914.

Jornal A União. Parahyba. Anno XXII, n. 44. 26 de fevereiro de 1914.

PERIGOSA ARMADILHA. **Jornal O Norte**. Parahyba. Anno 1, n. 167. 27 de novembro de 1908.