

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

OCIONE DO NASCIMENTO FERNANDES

**A PRODUÇÃO E A COMERCIALIZAÇÃO DE MERCADORIAS NO BREJO DA
PARAHYBA DO NORTE (1793 - 1883)**

JOÃO PESSOA, 2008

OCIONE DO NASCIMENTO FERNANDES

**A PRODUÇÃO E A COMERCIALIZAÇÃO DE MERCADORIAS NO BREJO DA
PARAHYBA DO NORTE (1793 - 1883)**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em
Geografia da Universidade Federal da Paraíba, em
cumprimento com as exigências para obtenção do
grau de mestre.

ORIENTADORA: PROF.^a DR.^a DORALICE SÁTYRO MAIA

JOÃO PESSOA, 2008

F363p

Fernandes, Ocione do Nascimento.

A produção e a comercialização de mercadorias no Brejo da Parahyba do Norte (1793 – 1883) / Ocione do Nascimento Fernandes. – João Pessoa, 2008.

116p.

Orientadora: Doralice Sátyro Maia

Dissertação (mestrado) UFPB/CCEN

1. Comércio. 2. Atividades produtivas.

3. Comercialização – mercadorias – Brejo paraibano.

UFPB/BC

CDU: 347.7(043)

**“A Produção e a Comercialização de Mercadorias no Brejo da Parahyba
do Norte (1793 - 1883)”**

por

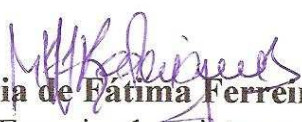
Ocione do Nascimento Fernandes

Dissertação apresentada ao Corpo Docente do Programa de
Pós-Graduação em Geografia do CCEN-UFPB, como requisito parcial para
obtenção do título de Mestre em Geografia.

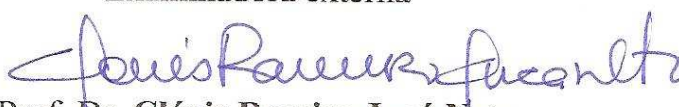
Área de Concentração: Território, Trabalho e Ambiente

Aprovada por:


Profª Drª **Doralice Sátyro Maia**
Orientadora


Profª Drª **Maria de Fátima Ferreira Rodrigues**
Examinadora interna


Profª Drª **Serioja Rodrigues Cordeiro Mariano**
Examinadora externa


Prof. Dr. **Clóvis Ramiro Jucá Neto**
Examinador externo

**Universidade Federal da Paraíba
Centro de Ciências Exatas e da Natureza
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Curso de Mestrado em Geografia**

Setembro/2008

**Com amor, à Marcela Penna, Marcela
Ellen e Yamana Sophia, por agregar valor
a esta caminhada, DEDICO.**

AGRADECIMENTOS

Agradeço à professora Doralice Sátyro Maia, por sua orientação precisa e enriquecedora no decorrer da realização dessa dissertação de mestrado;

À professora Ariane Norma de Menezes Sá, pela preciosa orientação durante a nossa iniciação científica;

À professora Serioja Mariano, pelas observações e pelo apoio que sempre nos concedeu;

Às professoras do PPGG-UFPB Emilia de Rodat Fernandes Moreira e Maria de Fátima Ferreira Rodrigues, pela colaboração e apoio, durante as disciplinas que ministraram; e

Aos amigos Aline Barbosa de Lima, Carlos Adriano Ferreira de Lima, Carmelo Ribeiro do Nascimento Filho, Eliana Calado, Emmanuel Conserva de Arruda, Fabrício de Sousa Moraes e Maximiano Lopes Machado, pelo apoio e colaboração.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar a produção e a comercialização de mercadorias no Brejo da Parahyba do Norte entre os anos de 1793 e 1883. A escolha do ano de 1793 como período inicial deve-se à grande estiagem – seca – que muito afetou as atividades econômicas da Parahyba, atingindo as povoações do Brejo. O ano de 1883 é o limite temporal que encerra a investigação. É nesse ano quando se inaugura a Estrada de Ferro Conde d’Eu que mudará a dinâmica espacial do Brejo parahybano, podendo, portanto, ser um marco temporal. A pesquisa está pautada nas atividades e nas relações econômicas desta região com o Sertão parahybano e com a Província de Pernambuco, ou seja, na constatação de que havia uma dependência mútua entre Parahyba e Pernambuco, mesmo após a desanexação destas regiões, em 1799. As vias de escoamento para a Praça de Pernambuco e os meios utilizados para transportar mercadorias, pessoas e informações, cambiaram durante o século XIX, proporcionando uma significativa transformação social na Parahyba do Norte. Através de fontes bibliográficas e documentais, analisa-se, portanto, o desenvolvimento das atividades produtivas desenvolvidas no Brejo entre o final do século XVIII e o final do XIX, período historicamente marcado pela visão da dependência econômica da Parahyba a Pernambuco.

Palavras-chave: Geografia Histórica. Parahyba. Brejo. Comercialização.

RÉSUMÉ

Cette recherche a eu pour but d'analyser la production et la commercialisation des marchandises dans le "Brejo da Parahyba do Norte", entre les années de 1793 à 1883. Le choix de l'année de 1793 comme période initiale se doit à la grande sécheresse qui a affecté les activités économiques de la Parahyba, dont les peuplements du "Brejo". L'année de 1883 est la limite temporelle correspondante à la conclusion de l'investigation. Il s'agit de l'année de l'inauguration du chemin de fer Conde d'Eu, qui changera la dynamique spatiale du "Brejo da Parahyba", ce qui a justifié le choix concernant la limite temporelle. La recherche est basée sur les activités et les relations économiques de cette région, par rapport au "Sertão" de la Parahyba ainsi qu'à la "Província de Pernambuco", c'est à dire sur le constat qu'il y avait une dépendance réciproque entre Parahyba et Pernambuco, même après la désannexion en 1799. Les voies d'écoulement vers Pernambuco et les moyens utilisés pour le transport des marchandises, des gens et d'informations, ont changé pendant le XIX^{ème} siècle, tout ayant entraîné une transformation sociale considérable dans la "Parahyba do Norte". À partir des sources bibliographiques et documentales, il a été possible d'analyser le développement des activités productives du "Brejo" entre la fin du XVIII^{ème} et la fin du XIX^{ème} siècle, période historique marquée par la dépendance économique de la Parahyba envers Pernambuco.

Mots-clés: Géographie historique. Parahyba. Brejo. Commercialisation.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Mapa da Parahyba do Norte do século XIX.....	24
FIGURA 2 – Mapa da Bacia do rio Mamanguape.....	29
FIGURA 3 – Mapa de carga do Bergantim “Gavião”.....	40
FIGURA 4 – Mapa de exportação do Distrito de Bruxaxá no ano de 1798.....	47
FIGURA 5 – Cargas que seguiram da Parahyba para Lisboa, entre 1790 e 1800.....	49
FIGURA 6 – Quadro da Movimentação de carga e descarga no Porto da Parahyba no período de 1849 a 1862	53
FIGURA 7 – Ilustração de uma feira no Sertão.....	65
FIGURA 8 – Ilustração de uma “Família de Retirantes” do Sertão.....	76
FIGURA 9 – Ilustração de um Bergantim navegando.....	88
FIGURA 10 – Telheiro construído no porto de Cabedelo no ano de 1800.....	90
FIGURA 11 – Passaporte para embarcar no bergantim “Gavião”	95
FIGURA 12 – Ilustração de um fazendeiro e sua esposa em Viagem.....	101
FIGURA 13 – Ilustração de um condutor de algodão.....	104
FIGURA 14 – Estação de trem de Guarabira.....	106

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1 - BREJO: CELEIRO DA PARAHYBA DO NORTE.....	19
1.1 - Brejo parahybano durante o século XIX: aspectos físicos e econômicos de uma região	19
1.2 - Historiografia e História do Celeiro da Parahyba Norte (1793 - 1883)	25
1.3 - Dependência mútua: Parahyba do Norte e Pernambuco, além dos “ciclos econômicos”	37
2 - O BREJO PELO SERTÃO E O SERTÃO PELO BREJO: PRODUÇÃO E MOVIMENTO, DE MERCADORIAS E DE PESSOAS	55
2.1 - Conceito e qualificações do Sertão parahybano: “Sertão de Bruxaxá”	55
2.2 - Estradas de gado e estradas vicinais: interligando o Brejo ao Sertão	63
2.3 – Secas, Epidemias e Migrações, (fluxo e refluxo) produzindo o espaço do Brejo parahybano (1793, 1846 e 1877)	71
3 - DO BERGANTIM AO TREM DE FERRO: TRANSPORTES E MEIOS DE COMUNICAÇÃO PARA O BREJO DA PARAHYBA DO NORTE	83
3.1 - Navegação mercantil no rio Mamanguape: bergantins, sumacas e charruas	83
3.2 - Transporte, correspondência e comércio para o Brejo da Parahyba do Norte	92
3.3 - Construção da Estrada de Ferro Conde d’Eu: ascensão e declínio no Brejo parahybano	99
CONCLUSÃO.....	108
BIBLIOGRAFIA	110

INTRODUÇÃO

O presente trabalho pretende analisar a produção do espaço do Brejo da Parahyba do Norte durante os anos de 1793 e 1883, e evidenciar, através de obras que abordam o período e de alguns documentos que coligimos, a sua importância para a economia interna da região durante o século XIX.

Nesse sentido, pesquisamos a produção, a distribuição e a comercialização dos gêneros alimentícios ou direcionados à manufatura, tais como, farinha, madeira, açúcar, algodão, dentre outros, que eram escoados tanto para abastecer a Província de Pernambuco quanto a Europa, o que impulsionou a caracterização do que Irenêo Joffily denominou de “centro de agricultura” da Parahyba (JOFFILY, 1977, pp. 200-201).

A escolha dessa temática foi suscitada entre os anos de 2002 e 2005, durante a nossa iniciação científica – PIBIC/CNPq e participação na pesquisa intitulada “Parahyba: da descolonização ao Império (1780-1889)”, coordenada pela professora Dr.^a Ariane Norma de Menezes Sá. Isso nos possibilitou o estudo e discussão da Geografia e da História da Paraíba, através da leitura de obras de autores vinculados ao Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP - 1905), além do acesso a estudos, que tratam principalmente, da história econômica brasileira.

Durante o nosso engajamento na iniciação científica, tivemos também acesso à documentação existente no Arquivo Histórico do Estado da Paraíba e a do Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, que está disponibilizada no *PROJETO RESGATE*¹. A pesquisa revelou uma quantidade significativa de documentos que se referem ao Brejo parahybano. Para analisar o processo de produção desse espaço estudaremos as relações entre os agentes sociais (proprietários de terra, comerciantes, homens livres pobres, etc.), as funções que exerciam no processo produtivo da época e a estrutura econômica que viabilizou o seu estabelecimento.

Intitulada *A Produção e a comercialização de mercadorias no Brejo da Parahyba do Norte (1793 - 1883)*, nossa pesquisa tem como objetivo geral analisar a importância do Brejo parahybano como centro produtor e fornecedor de produtos alimentícios.

¹ O projeto *RESGATE* “Barão do Rio Branco”, promoveu em 2002 através de pesquisadores (OLIVEIRA, Elza Regis de, MENEZES, Mozart Vergetti de, & LIMA, Maria da Vitória Barbosa) vinculados à Universidade Federal da Paraíba, a publicação dos documentos referentes à Capitania da Paraíba no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, colocando-os a disposição das pesquisas referentes à Geografia e a História da Paraíba, dentre outras áreas.

Especificamente, pretendemos verificar a sua relevância enquanto fornecedor de mercadorias para o consumo interno e para a exportação; bem como analisar as vias de escoamento que lhe davam acesso; as relações entre os “lavradores ou agricultores”², os comerciantes e as autoridades; e, por fim, os transportes que viabilizavam as informações e o escoamento de mercadorias e de pessoas à época.

A escolha do ano de 1793 para iniciar a nossa pesquisa deve-se à grande estiagem – seca – que devastou a Parahyba entre os anos de 1791 e 1883. Suas conseqüências³ foram sentidas por mais de uma década, tanto pelos mais abastados, como, principalmente, pelos menos favorecidos, embora, a Vila de Monte-Mor da Preguiça, (atual Mamanguape), a cujas povoações do Brejo estavam subordinadas, tenha continuado o escoamento de mercadorias para Pernambuco.

Através dos comerciantes atravessadores, financiados pelos *comerciantes de grosso trato*⁴ do Recife, que utilizavam a mão de obra dos homens livres pobres e escravos para carregar de mercadorias as embarcações que adentravam no rio Mamanguape, efetuava-se a exportação para Pernambuco e até para a Europa, como evidenciam os mapas de carga⁵ contidos no catálogo do projeto *RESGATE*.

Ao estudarmos a interação econômica e social existente na produção do espaço do Brejo parahybano, enfatizaremos não só o escoamento de mercadorias através das vias terrestre e marítima, mas também, o fluxo e o refluxo de migrantes que para o celeiro da Província da Parahyba se dirigiam, fugindo das secas (1793, 1846 e 1877)⁶, das epidemias e, conseqüentemente, da fome. Esses movimentos de mercadorias e de pessoas, a nosso ver, ditaram as relações de produção do Brejo, motivo pelo qual não podemos deixar de mencioná-los.

Também não foi por acaso que delimitamos o ano de 1883 como limite temporal da nossa pesquisa, visto que, a 7 de setembro deste ano, a Estrada de Ferro Conde d’ Eu, foi

² É preciso ressaltar que os termos “agricultor ou lavrador” mencionados em documentos do contexto analisado eram atribuídos às pessoas que possuíam importância política e econômica no Brejo parahybano, a exemplo de Félix Antônio Ferreira de Albuquerque, que “fora presidente da Câmara do Brejo de Areia em 1820” (TAVARES, 1989, pp. 508, 537 e ALMEIDA, 1980, p.25).

³ Ofício do Governador da Parahyba, Coronel Jerônimo José de Melo e Castro, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.414, Doc. nº 2258.

⁴ Abordaremos a relevância dos *comerciantes de grosso trato*, no decorrer do primeiro capítulo, através de: FRAGOSO, FLORENTINO e FARIA, 1998, p.79.

⁵ Carta dos Oficiais da Vila de Montemor-o-Novo, à rainha D. Maria I. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.414, Doc. nº 2257.

⁶ Abordaremos as referidas secas devido às conseqüências econômicas e sociais, que promoveram ao espaço do Brejo parahybano.

inaugurada com proposta de abranger desde a capital da Província até Alagoa Grande, com ramificações até Guarabira, antiga Independência. A construção dessa Estrada de Ferro modificou significativamente as relações políticas, econômicas e sociais com o Brejo Parahybano, abrangendo desde o fluxo de correspondências e de informações, até o escoamento de mercadorias e o movimento de pessoas, interferindo, dessa maneira, no processo de produção do referido espaço.

Constatamos que o clima ameno, o relevo acidentado e as terras férteis que caracterizam o Brejo, impulsionaram os “agricultores” a produzirem mercadorias e os comerciantes a escoá-las para os Sertões da Parahyba, do Rio Grande do Norte e de Pernambuco, além da Praça do Recife e do mercado externo, o que prejudicava a praça da capital parahybana, sobretudo, durante o período de sua anexação a Pernambuco (1755 - 1799). A permanente subordinação econômica da Província da Parahyba do Norte durante o século XIX impulsionou e consagrou, através de estudos realizados nos Institutos Históricos e Geográficos, a difusão de concepções que não percebem a importância desta região como fornecedora de mercadorias.

As publicações recentes que analisam o mercado interno brasileiro durante o período imperial, quando se referem ao pólo pernambucano, não mencionam, ainda que minimamente, a demanda de mercadorias oriundas do Brejo parahybano. Há, atualmente, carência de pesquisas no que concerne à análise da produção e permanência do Brejo como um espaço direcionado ao abastecimento dos gêneros de subsistência. Nesse sentido, nos propomos a evidenciar a produção do espaço do Brejo, através das relações políticas, econômicas e sociais, e, dessa forma, demonstrar sua relevância, no intuito de suscitar novas perspectivas de análise acerca do assunto. Nossa proposta fundamenta-se na definição de Milton Santos (1985), segundo o qual:

[...] o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo e transformação. Para entender o espaço cumpre apreender a sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as funções de forma, função e estrutura, [...]. (p.49).

Nesse sentido, podemos afirmar que a sociedade modifica e é modificada pelo espaço ao interagir com este através das transformações sociais desencadeadas em contextos históricos específicos, mas que compõem uma totalidade. Dessa forma, o espaço *contém* e está *contido*, entre as instâncias política, econômica e cultural da sociedade.

A análise da documentação e da historiografia no que se refere ao Brejo entre 1793 e 1883 evidencia que durante esse período a agricultura e o comércio suscitaram o que a historiografia do final do século XIX denominou, devido às suas terras férteis e à mobilidade sócio-econômica que possuía, de “centro de agricultura”. Apesar das divergências de opinião entre alguns autores, a exemplo de Almeida em relação à Joffily, esse centro passou a ser povoado por moradores, que ao se estabelecerem intercambiavam as suas atividades em um permanente processo de transformação social.

A intensificação das relações econômicas e sociais no Brejo da Parahyba do Norte foi um processo que em maior ou menor intensidade evoluiu desde o final do século XVIII. Deste modo, as transformações na produção do espaço do Brejo não decorreram apenas da produção de algodão, seu principal produto de exportação, mas também da produção de gêneros alimentícios, como farinha e rapadura, além da atuação de comerciantes atravessadores e das atividades realizadas pelos homens livres pobres que constituíam “um elemento altamente integrado no sistema econômico, dado seu papel como fornecedor de mão de obra e produtos destinados ao mercado interno e externo” (HOFFNAGEL *apud* SÁ, 2005, p.83).

Esses homens livres pobres, diante das necessidades de consumo do mercado interno, tornavam-se importantes para a manutenção das práticas agrícolas e comerciais. No entanto, a falta de recursos, desqualificava-os socialmente, de forma que a maioria era alvo de medidas punitivas por parte do governo. Já para os comerciantes que atuavam escoando a produção interna surgiram qualificações como “mercadores interioranos” ou “feitores dos comerciantes de Pernambuco” (FRAGOSO, FLORENTINO e FARIAS, 1998, p.79; e FREIRE DE CASTILHO *apud* PINTO, 1977, p.207).

Os comerciantes que negociavam farinha e rapadura nas feiras e os homens livres pobres tornaram-se, por conseguinte, agentes da produção do espaço do Brejo parahybano ao interferirem histórica e espacialmente, através de atividades interativas, no processo social de produção, circulação, distribuição e consumo de mercadorias. Nesse sentido, percebe-se que os agentes envolvidos nessas atividades são responsáveis pela formação social, como evidencia Milton Santos quando da afirmação de que “[...] todos os processos que juntos formam o modo de produção [...] são históricos e espacialmente determinados num movimento de conjunto, e isto através de uma formação social” (SANTOS, 1979, p.114).

Nos últimos anos, pesquisas referentes às categorias de comerciantes e aos homens livres pobres envolvidos no escoamento de mercadorias começaram a ser desenvolvidas. Em

relação a estes últimos, pode-se mencionar o trabalho de Ariane Norma de Menezes Sá (2005), que analisa a transição do trabalho escravo para o livre na Parahyba, a partir das leis abolicionistas e das tentativas de disciplinarização do trabalhador livre; além da Dissertação de Mestrado intitulada “A fronteira móvel: os homens livres pobres e a produção do espaço da Mata Sul da Paraíba (1799 - 1881)” defendida em (2006) por Carmelo Ribeiro do Nascimento Filho, no Programa de Pós – Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba.

Os comerciantes, principalmente os de grosso trato, por sua vez, têm sido alvo das análises de João Fragoso e Manolo Florentino (2001), e de Júnia Ferreira Furtado (1999), que pesquisaram as complexas redes de comerciantes e suas subdivisões ao atuarem desde os pólos do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais; Bahia e Pernambuco; Grão-Pará e Maranhão, até o mercado europeu.

Há, ainda, o trabalho de Bernardino José de Souza (1978), que no final da década de 1970, percebe a Parahyba inserida no contexto dos “ciclos econômicos”, ou seja, do fornecimento para Pernambuco, no decorrer do século XIX, de produtos como pau-brasil, açúcar e algodão, direcionados ao mercado externo. Outras referências ao sistema econômico parahybano podem ser encontradas em obras de autores vinculados ao Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP), tais como: Irenêo Joffily (1977), Maximiano Lopes Machado (1977), Celso Mariz (1978) e Horácio de Almeida (1980), bem como trabalhos de autores que analisam a dependência política e econômica da Parahyba a Pernambuco, a exemplo de Elza Regis de Oliveira (1985).

Encontramos um menor número de análises ou referências a trabalhos que abordem o processo de desenvolvimento e produção social das vilas circunscritas no Brejo parahybano, como a Vila Real do Brejo de Areia, que prosperou economicamente durante o século XIX. Há indícios de que ocorreram intensas relações sociais na produção do “centro de agricultura” da Parahyba, decorrentes do encontro entre homens livres pobres, escravos, comerciantes, proprietários de terra etc., o que suscitou o seu crescimento econômico no auge da produção algodoeira⁷, sobretudo, durante a Guerra da Secessão nos Estados Unidos (1861 - 1865).

A partir destes aspectos, analisaremos, portanto, a produção do espaço do Brejo parahybano em decorrência de atividades ligadas ao mercado interno e externo. Partimos do entendimento de que o celeiro da Parahyba do Norte apresenta interações promovidas pelos meios de transporte disponíveis à época, que eram ligados às correspondências e ao

⁷ A esse respeito ver: ANDRADE, 1997, p. 30.

movimento de mercadorias e de pessoas, razão pela qual pretendemos evidenciar a exportação de algodão e de outras mercadorias para o mercado europeu, via praça pernambucana, além da relevância dos produtos de subsistência, que impulsionaram, com o tempo, mudanças significativas na produção do espaço do Brejo.

Essas questões acerca do Brejo parahybano são pautadas na percepção de que “[...] os circuitos produtivos se dão, no espaço de forma desagregada, embora não desarticulada, a importância que cada um daqueles processos [produtivos] tem, a cada momento histórico e pra cada caso particular, ajuda a compreender a organização do espaço” (SANTOS, 1985, p.3).

Percebemos que a produção econômica do espaço a ser analisado, ao afluir para a praça pernambucana, levou a determinações internas que incidem sobre a complexidade do seu sistema produtivo em vários níveis. Dessa forma, consideramos o Brejo em sua totalidade, como um produto social em permanente formação, por isso, buscaremos evidenciar a importância do seu processo de produção e distribuição de mercadorias. Para tanto, procederemos de maneira que nossos passos possam ser averiguados e contestados, visto que sabemos que os procedimentos metodológicos em geral se constituem de dados coligidos em pesquisa e de sua respectiva análise e interpretação, sendo fundamental, portanto, o reconhecimento da importância do método de abordagem como sendo “[...] uma via de acesso que permita interpretar com a maior coerência e correção possíveis as questões sociais propostas num dado estudo [...]” (OLIVEIRA, 1998, p.17).

Deste modo, quando aos nossos procedimentos, analisaremos a documentação do Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, do Arquivo Histórico do Estado da Paraíba, e algumas publicações vinculadas ao Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP), bem como, obras que analisam a economia interna brasileira.

Da documentação catalogada pelo projeto RESGATE no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, trabalharemos com: Alvarás, Cartas Régias, Mapas de Carga, Provisões, Passaportes etc., além de informações sobre o escoamento, os tipos de carga, os impostos, etc. No Arquivo Histórico do Estado da Paraíba, pretendemos analisar documentos que trazem informações sobre a interação produtiva e comercial efetivada entre homens livres pobres, escravos e comerciantes atravessadores; além de investigar as etapas do sistema de distribuição de mercadorias através das vias de escoamento terrestre e marítima.

Estudar a produção do espaço do Brejo impõe, ainda, responsabilidades visando a não incursão em equívocos ou desatinos no percurso dos caminhos sinuosos da Geografia e

da História da Parahyba. Não podemos, deste modo, nos olvidar de mencionar obras recentes sobre a historiografia parahybana como “Intrépida ab Origine (1996)”, e “Histórias da Paraíba (2003)”, que nos auxiliaram na análise dos autores que escreveram sobre a Parahyba do Norte, a exemplo de Irenêo Joffily (1977).

A primeira obra, de Margarida Maria Santos Dias, muito contribuiu para nossa compreensão no que concerne à maneira de escrever dos precursores e membros do IHGP, que iniciaram a tarefa de coligir, divulgar e ratificar a Geografia e a História da Parahyba, caracterizando o que a autora denominou de *paraibanidade*. A segunda obra, por sua vez, é composta por trabalhos de professores da UFPB, pesquisadores do Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional, doutorandos, mestrandos, bolsistas PIBIC, entre outros, que tratam da produção dos principais autores que fizeram obras de síntese sobre a História da Parahyba do Norte, além de temas afins.

Em conjunturas em que a identidade e a noção de território brasileiro ainda não estavam definidas, o Estado em formação preocupou-se em construir essa identidade através da criação e difusão de Institutos Históricos e Geográficos pelo Brasil, como forma de garantir a sua integridade, em detrimento à possibilidade de fragmentação inerente ao sistema adotado nas colônias espanholas da América (CARVALHO, 2005, p. 160).

Como a função dos Institutos era criar uma identidade brasileira através da história local das Províncias, durante as últimas décadas do século XIX, Joffily (1977) expôs suas idéias de forma significativa através da magistratura, do periódico *Gazeta do Sertão* de sua propriedade ou da vinculação que manteve junto ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB - 1838) e ao Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco (IAHGP - 1862).

Apesar de não ter participado em vida, da fundação do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP - 1905), Joffily (1977) foi um de seus idealizadores e instigou os homens de letras: “Mãos à obra patriotas paraibanos, começai o século com esse empreendimento de tão grandioso resultado para as nossas letras”, para criá-lo ainda em 1901, no intuito de coligir os documentos necessários à construção da identidade parahybana (JOFFILY, 1977, pp. 448 - 449).

Em relação ao IHGP, a contribuição de Joffily para sua criação foi notória. Vejamos qual era o seu posicionamento:

O que venho de dizer mostra que seria de grandes resultados práticos e de utilidade incontestável a criação de um Instituto histórico-geográfico nessa capital, a exemplo dos que possuem Bahia, Pernambuco, Ceará, Pará, etc., e até Alagoas, como meio de

congregar o pessoal habilitado e habilitando, [...] fazendo voltar sua atenção para tão patriótico fim. Criando o Instituto histórico e geográfico paraibano, com a sua revista, pelo menos semestral, tomariam grande expansão os estudos respectivos, e no fim de poucos anos estaria explorado tudo o que existe de ignorado em nossos arquivos (JOFFILY, 1977, p. 448).

Acreditamos, portanto, que “É impossível analisar o discurso histórico independentemente da instituição em função da qual ele é organizado em silêncio” (CERTEAU, 1976, p. 22). Por esta razão, conhecer as características teórico-metodológicas de pesquisadores vinculados ao IHGP foi fundamental para a nossa análise, a exemplo de Irineo Ferreira Pinto (1977), que compilou e publicou documentos da história parahybana em “Datas e Notas para a história da Paraíba: Vols. I e II”, em estilo semelhante ao *metódico*⁸.

Com o estudo das publicações de autores vinculados ao IHGP, pretendemos então tratar das questões relacionadas por Irenêo Joffily (1977) em *Notas sobre a Parahyba (1892)* – no qual se apresenta sua importante pesquisa de campo, descrevendo os aspectos geográficos, etnográficos, jurídicos, econômicos e culturais da Paraíba –, bem como utilizar documentos comerciais emitidos às autoridades e descrições referentes à delimitação de terras de acordo com a Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850⁹, contida nos *Apontamentos para a História Territorial da Parahyba (1889)* de João de Lyra Tavares, Vol. I e II. Ademais destes estudos, soma-se ainda, o conhecimento apurado da economia, da política e da sociedade do Brejo, com José Américo de Almeida em *A Paraíba e seus Problemas (1994)*, e Horácio de Almeida em *Brejo de Areia (1980)*.

Acompanhamos também o avanço de pesquisas realizadas no Sudeste brasileiro, cujas análises procuram evidenciar a formação do Brasil através da dinâmica e da importância da política e do mercado interno, como é o caso de: *Formação do Brasil Colonial (1994)*, de Arno Wehling e Maria José C. Wehling; *O arcaísmo como Projeto (2001)*, de João Fragoso e Manolo Florentino; *História Econômica da Independência e do Império (2002)*, de Tamás Szmrecsányi e José Roberto do Amaral Lapa; *A Construção da Ordem (1996)*, de José Murilo de Carvalho; *Homens de Negócio (1999)*, de Júnia Ferreira Furtado; dentre outros, que têm suscitado interpretações enriquecedoras para a economia interna brasileira.

Fundamentados na documentação e na bibliografia que adotamos, examinaremos, portanto, de acordo com os procedimentos utilizados pelas ciências humanas e em especial

⁸ A esse respeito ver: BOURDÉ e MARTIN (1984), que apresentam no capítulo VI, a Escola Metódica como responsável pela construção das bases históricas da forma que concebemos hoje, visto que, através da compilação e da erudição, foi possível deixar que os documentos falassem por si mesmos.

⁹ Sobre a Lei de Terras na Parahyba em 1850, ver: MOREIRA, 1997, pp. 49 -50.

pela Geografia Histórica, a produção do espaço do Brejo parahybano entre o final do século XVIII e o final do XIX, no intuito de suscitar novas perspectivas de análise acerca do assunto.

1 - BREJO: CELEIRO DA PARAHYBA DO NORTE

1.1 - Brejo parahybano durante o século XIX: aspectos físicos e econômicos de uma região

Nada tem a ver o “brejo” nordestino com o conceito habitual de brejo, isto é, de região alagada, pantanosa, pois muito ao contrário, os chamados “brejos” nada mais são que regiões serranas onde uma vegetação florestal e a existência de pequenos cursos de água perenes condicionam um ambiente propício ao desenvolvimento da agricultura. (EGLER, 1957, pp. 296 - 297).

Ao estudarmos a produção do espaço do Brejo da Parahyba do Norte, nos deparamos com a necessidade da definição do termo *Brejo*. Percebemos de imediato que a noção comum que se tem é a de uma região alagada e pantanosa, no entanto, essas atribuições não se assemelham à totalidade das características físicas do Brejo parahybano, que, por estar envolvido por uma área de agreste situada na vertente oriental da Borborema, apresenta-se diferentemente em relação, até mesmo, aos Brejos de províncias vizinhas, a exemplo do Brejo pernambucano.

Em seus estudos, Mário Lacerda de Melo (*apud* ANDRADE, 1997) vislumbrou o Brejo parahybano e percebeu que em relação ao Brejo Pernambucano, o da Parahyba:

[...] se diferencia das regiões de igual denominação de Pernambuco por ocupar uma área ampla, não sendo lá formado por uma porção de pequenas ilhas úmidas no meio da caatinga, como aqui, compreende a parte oriental da Borborema, desde os níveis superiores aos 600m até os pedimentos de níveis inferiores aos 200m (p.16).

Diante das características que diferenciam o Brejo parahybano em relação a outros, percebemos que a sua proximidade com Pernambuco é um dos aspectos que o caracteriza como um espaço utilizado tanto para o abastecimento de gêneros de subsistência, quanto dos direcionados à exportação, visto que, em Pernambuco, “os terrenos férteis não podiam ser desperdiçados com lavouras de subsistência”, (EGLER, 1957, p.295). e sim, com canaviais.

Em nossa pesquisa sobre o Brejo parahybano, não encontramos nos documentos que analisamos referências ao termo região. Muito embora, essa denominação tenha se tornado comum. Na classificação das Meso e Microrregiões Geográficas apresentada pelo

Atlas Geográfico do Estado da Paraíba, sob a coordenação de Janete Lins Rodriguez, o Brejo, enquanto região, está situado no Agreste parahybano e compreende os Municípios de: Alagoa Nova, Alagoa Grande, Areia, Serraria, Pilões, Borborema e Bananeiras (*Atlas Geográfico do Estado da Paraíba*, 1997, p.11).

Na chamada região do Brejo Parahybano verificamos, portanto, que este termo diz respeito mais às práticas econômicas e culturais ali desenvolvidas, do que propriamente à existência de rios perenes ou de determinado tipo de formação arbórea. Nesse sentido, denomina-se Brejo a região compreendida na escarpa oriental da Borborema, que na Parahyba do Norte apresenta a singularidade de pertencer ao Agreste.

Segundo Lacerda de Melo citado por Andrade (1997):

A Paraíba apresenta uma singularidade: possui uma área de Agreste a Leste da Borborema. Enquanto em Pernambuco a chamada “zona da mata” estende-se, quase sempre, até a escarpa da Borborema, na Paraíba esse planalto está envolvido, em sua porção Oriental, pelo Agreste que, em certos pontos, prolonga-se até o mar. Nestas partes a chamada “zona da mata” limita-se às várzeas úmidas dos rios mais importantes. Essa área do Agreste, liga-se ao Ocidental através dos vales do Paraíba e do Curimataú, ilhando, em consequência, a porção úmida do Brejo (LACERDA DE MELO *apud* ANDRADE, 1997, p.19).

Nesse sentido, ao discorrer acerca do conjunto de paisagens que compõe o Agreste, Walter Egler (1957) refere-se ao Brejo como uma “discrepância”, com sua umidade em vez de seca.

Numa zona de transição, onde diversos fatores entram em jogo, ora com predominância de um, ora com predominância de outro, esta oscilação de equilíbrio geralmente se reflete na paisagem. Basta que determinadas condições sejam mais favoravelmente em certo sentido para que a paisagem assuma características próprias das regiões relacionadas com este conjunto de condições (p. 299).

Talvez por estar em uma zona de transição é que durante o século XIX, não encontramos referências ao Brejo parahybano como sendo uma região. No Brasil, a utilização do termo região só apareceu a partir do final do referido século. Denis de Mendonça Bernardes (2007) corrobora com essa noção, ao analisar *a formação social do Nordeste*. Segundo este, “não existe, durante todo o período colonial, a idéia de região tal como se imporá ao conhecimento geográfico do final do século XIX e durante todo o século XX”. (BERNARDES, 2007, pp. 4 - 5).

Ao estudar o conceito de região e sua discussão, Paulo Cesar da Costa Gomes (1995) afirma, por sua vez, que desde o século XVIII, a Geografia Clássica Francesa, através de uma concepção interdisciplinar, suscitou o estudo do conceito de região. Segundo ele, ao escrever o *Tableau de la géographie de la France*, em 1903, Vidal de La Blache, sob a influencia da Geologia, a região é considerada um elemento da Geografia física (GOMES, 1995, p.55).

Assim, constatamos que no final do século XIX, contexto em que a Geografia se constituía como ciência na Europa, predominava a noção de “região natural”, cuja idéia de que o ambiente interfere no desenvolvimento da sociedade suscitou debates acerca das determinações e influências do ambiente natural. Em oposição ao conceito de “região natural”, L. Fébvre, já nas primeiras décadas do século XX, utiliza uma perspectiva “possibilista”, que percebe a região como resultado do trabalho humano, do seu nível de cultura e de civilização em determinado ambiente.

[...] Cada modo de produção apresenta, pois, um conjunto de formações sócio-econômicas com aspectos particulares, com evoluções diversas, mas que possuem em comum as características que dão unidade ao modo de produção. Cada uma destas unidades deve, pois organizar seu espaço de uma maneira própria, sendo esta a base de uma organização, ou do princípio de diferenciação do espaço em cada diferente momento histórico. (GOMES, 1995, p.66).

Percebemos, deste modo, que o Brejo enquanto região só se configura como tal a partir do reconhecimento de sua dimensão espacial como uma categoria, vez que uma possível conceituação de região passa pelo exame da articulação de diversos modos de produção, articulação esta que imprime, ao espaço correspondente, traços de descontinuidade que caracterizam seu próprio processo” (BREITBACH, 1988, p.60). Por isso, abordamos o referido conceito em suas relações intrínsecas com o espaço produzido materialmente pela sociedade do Brejo, através das atividades produtivas concernentes ao seu processo histórico..

Nesse sentido, através do processo de continuidade e descontinuidade das atividades produtivas desenvolvidas no Brejo parahybano, é que iremos defini-lo como uma região que, entre o final do século XVIII e o final do século XIX, tornou-se fundamental para a manutenção da subsistência da Parahyba do Norte e das Províncias vizinhas.

Justamente por contemplar as questões sociais geradas pela produção de um espaço no decorrer de sua formação histórica, é que concordamos com Áurea Corrêa de Miranda Breitbach (1988), que utiliza o conceito de região, como sendo:

[...] aquele que concebe a região como um espaço socialmente constituído, aquele que examina a unidade regional em suas relações com o modo de produção, aquele que não tem como preocupação fundamental e única delimitar rigidamente um território, mas compreender essa realidade à luz de sua dimensão histórica. (p.17).

Sendo assim, acreditamos que os aspectos políticos e sociais, que no decorrer do século XIX ditaram a produção do espaço do Brejo parahybano, são fundamentais para que possamos adquirir uma noção de sua importância econômica. Por esta razão, ao situarmos o referido espaço como uma região que, em suas relações produtivas, tornou-se um celeiro agrícola, estamos corroborando com a noção de que um “[...] fato interessante relativo aos brejos é a sua especialização de acordo com as possibilidades e as tendências dos mercados com os quais estão relacionados” (EGLER, 1957, p. 297).

São notórias as relações econômicas entre a praça pernambucana e as vilas circunscritas no Brejo parahybano. Mesmo após o fim da subordinação política da Parahyba (1755 - 1799), as reclamações dos seus governantes para que os gêneros produzidos no Brejo não fossem escoados para Pernambuco sem que antes passassem na alfândega parahybana, não surtiram efeito. Acerca dessa preponderância exercida pela atividade econômica, Gomes (1995) nos adverte:

Ao estudarmos os fluxos e as trocas que se organizam em um espaço estruturado, ao qual chamamos de região funcional, há naturalmente uma valorização da vida econômica como fundamento destas trocas e destes fluxos, sejam eles de mercadorias, de serviços de mão-de-obra etc. (p.64).

Em relação à funcionalidade do Brejo parahybano nesse contexto, devido ao fluxo de mercadorias e de pessoas que possuía, é possível percebê-lo como uma região economicamente fundamental, tanto para a manutenção da então Capitania da Parahyba do Norte, quanto das Capitanias vizinhas¹⁰, sobretudo a de Pernambuco, que coligia parte significativa de sua produção.

No Brejo a cultura de mantimentos dominou nos dois primeiros séculos porque essa região, como ponto de passagem entre o sertão, onde se fazia a criação de gado em caráter extensivo, e as áreas agrícolas do litoral paraibano e pernambucano, especializou-se como centro abastecedor das regiões circunvizinhas (ANDRADE, 1997, p. 34).

¹⁰ É necessário lembrarmos que a denominação de Capitania durou até 1824, quando a Constituição dividiu o Império em Províncias.

Observamos que durante as primeiras décadas do século XIX, a região que compreende o Brejo parahybano esteve circunscrita ao espaço da Vila Real do Brejo de Areia, que era subordinada jurídica, eclesiástica e politicamente à Vila de Monte-Mor da Preguiça, tornando-se vila efetivamente em 30 de Agosto de 1818, e cidade em 1846. Para se ter uma idéia de sua extensão, vejamos o que diz Almeida (1980) acerca de Areia: “Faziam parte do seu território as povoações de Alagoa Grande, Bananeiras, Guarabira, Pilões, Cuité e Pedra Lavrada” (p.12).

Na Figura1 apresentamos um mapa da Província da Parahyba do Norte de meados do século XIX, no qual percebemos a relevância da Cidade de Areia, para as vilas circunscritas ao seu território na região do Brejo. O referido desmembramento deu origem a Guarabira, antiga Independência, que, mesmo apresentando uma topografia com níveis inferiores aos 200m, pertencia ao Brejo, dando-nos uma noção da abrangência dessa região, direcionada ao abastecimento dos gêneros de subsistência e dos produtos para exportação, a exemplo da rapadura e do algodão, respectivamente (ANDRADE, 1997, pp.16 - 19).

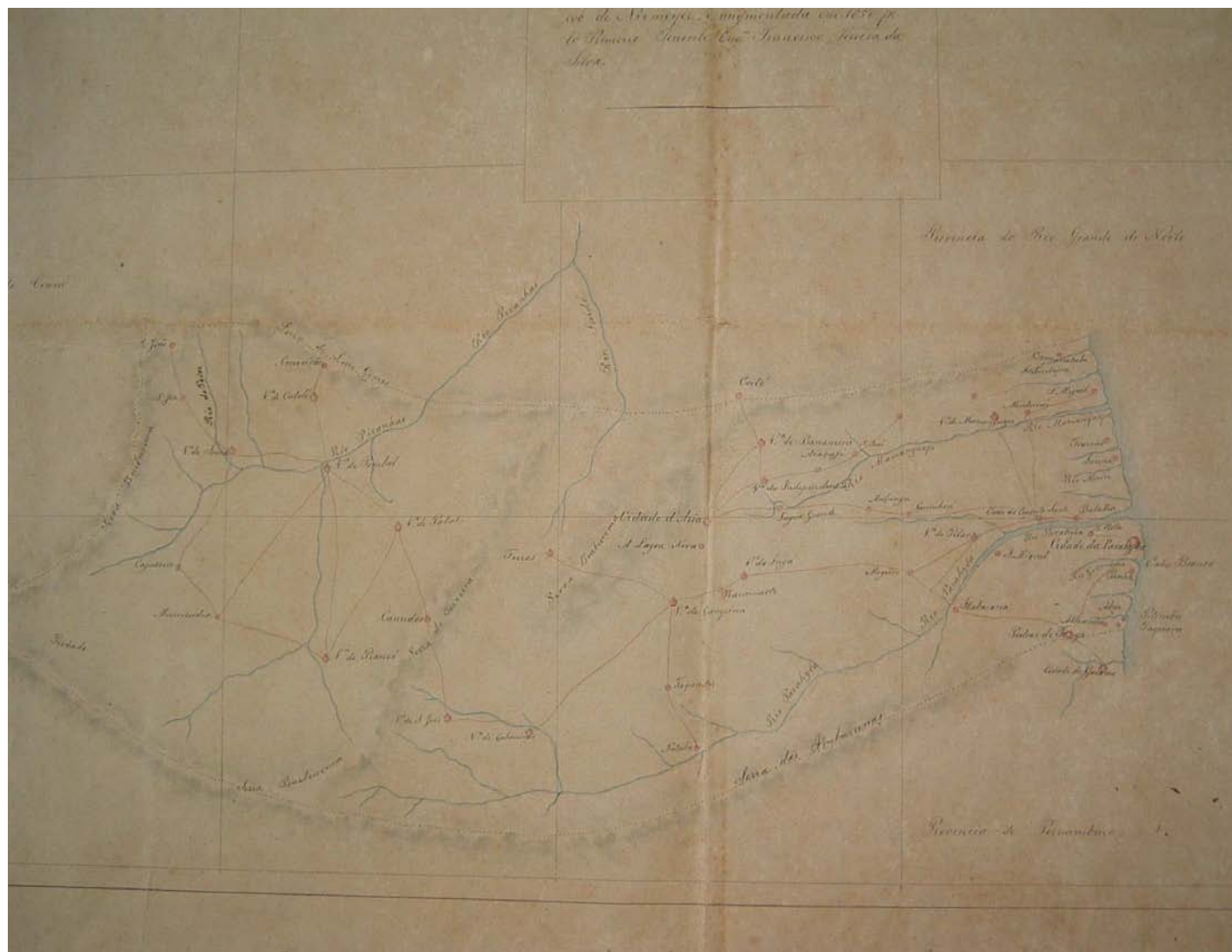


Figura 1 - Mapa contido na “Carta Corographica da Província da Parahyba do Norte, extrahida da Carta Corographica do Império do Brazil organizada pelo Snrº Engenheiro Conrado Jacob de Niemeyer, e augmentada em 1850 pelo Primeiro Tenente Engenheiro Francisco Pereira da Silva”, para o Archivo Militar. Adaptação: Ocione Fernandes

É preciso ressaltar que o Brejo da Parahyba, em sua permanente produção, como um espaço de relevância econômica e social, recebeu, em sua origem, a denominação de “Sertão de Bruxaxá”¹¹.

Quanto tempo Areia foi conhecida pelo nome de Sertão de Bruxaxá não parece questão difícil de ser resolvida. Ainda em 1760, segundo as cartas de sesmaria, aparece com a denominação de Sertão de Bruxaxá, mas dez anos depois, em 1770, já se lhe atribui o nome de Areia. (ALMEIDA, 1980, p.7).

¹¹ Segundo Horácio de Almeida (1980), “Bruxaxá “ – palavra indígena, de formação onomatopéica – significa terra onde canta a cigarra” (p.7).

Até a segunda metade do século XVIII essa denominação perdurou, no entanto, a prática de se chamar de “sertão” toda área que fosse desabitada ou de difícil acesso permaneceu no decorrer do século XIX. Por isso, somos cientes de que o “sertão” é qualificado em diferentes contextos, como um espaço suscetível a projetos do Estado (MORAES, 2002, pp. 11-23).

A denominação de Brejo prevaleceu atrelada ao “conceito habitual de brejo”, de que fala Egler (1957, pp. 296 – 297), evidenciada por Horácio de Almeida (1980): “A palavra brejo deriva dos alagadiços e águas correntes, em grande abundância, na encosta oriental da Borborema [...]” (p.7). No entanto, por receber a umidade trazida pelos ventos oriundos do Oceano Atlântico e possuir um solo rico em nutrientes conhecido por “barro vermelho”, a região do Brejo da Parahyba do Norte possibilitou historicamente, condições favoráveis às práticas agrícolas ratificando o que ficou conhecido pela história local como “centro abastecedor das regiões circunvizinhas” (ANDRADE, 1997, p. 34).

As atividades agrícolas ditaram as relações de produção do Brejo parahybano. Através da fabricação de gêneros utilizados na subsistência, a exemplo da farinha e da rapadura, a região se constituiu como centro abastecedor. Não por acaso Manuel Correia de Andrade (1997), em estudo que abrangia o Brejo, afirmou:

Nos fundos dos estreitos vales, é encontrado o fértil massapé devido à grande quantidade de húmus que para aí é carreada pelas águas pluviais. A junção de dois ou três regatos alarga o vale permitindo a instalação das sedes dos engenhos, com suas moendas, seus assentamentos, seus alambiques, suas casas de farinha [...]. (p.17).

É sobre essa região que abastecia de gêneros alimentícios os “sertões” e as praças vizinhas a Parahyba do Norte, sobretudo, a praça pernambucana, sobre a qual iremos, portanto, dissertar, com o intuito de evidenciar a sua relevância para os mercados interno e externo no decorrer do século XIX.

1.2 - Historiografia e História do Celeiro da Parahyba Norte (1793 - 1883)

O conhecimento histórico pratica e abomina o anacronismo. Ele olha o passado com os olhos e as cores do seu presente, e dura tanto quanto dura um determinado presente. Por isso, precisa ser constantemente reescrito (REIS, 2003, p.100).

Nas duas últimas décadas do século XX e início do XXI, a economia interna do Brasil vem, com êxito, suscitando pesquisas que apontam para uma visão oposta à concepção dos *ciclos econômicos*¹² da economia, caracterizados até a década de 1970, nos estudos de Fernando A. Novais (1979), Bernardino José de Souza (1978), dentre outros.

A proposta dessa abordagem histórica¹³ fica evidente nos últimos anos, quando alguns pesquisadores passam a olhar para o mercado interno de maneira mais específica, sem valorizar apenas a produção para o mercado externo. Assim como os estudos anteriores descreveram uma economia brasileira composta por ciclos econômicos bem definidos (pau-brasil, açúcar, couro, mineração, algodão e café), os trabalhos mais recentes apontam para uma economia bastante diversificada, em que a produção e a comercialização de vários produtos demonstram a superação das análises centradas na “dicotomia entre Colônia e Metrópole” (FURTADO, 1999, p.15).

Sem desconsiderarmos os estudos clássicos, utilizamos para a análise da importância do comércio interno os trabalhos organizados em 1998 e 2001 por João Fragoso e Manolo Florentino, com os quais apreendemos os consideráveis avanços de suas pesquisas no tocante à importância do mercado interno para a economia brasileira.

A partir da intensificação de pesquisas que visavam o reconhecimento das especificidades da economia brasileira, alguns trabalhos acerca da economia interna, sobretudo, para o abastecimento do Rio de Janeiro, evidenciam a importância da produção dos gêneros de subsistência da região da Guanabara. Nesse sentido, tem sido de grande validade “O Arcaísmo como Projeto (2001)”, de Fragoso & Florentino, pois nesta obra os autores apresentam uma nova maneira de abordar os aspectos econômicos, contestando os trabalhos marcados pelo estudo de aspectos econômicos externos, passando a perceber, através da análise da elite mercantil do Rio de Janeiro entre 1790 - 1840, que o abastecimento interno tinha demandas próprias.

Trabalhos recentes, utilizados por nós como parâmetro de análise, mas que não podemos deixar de questionar, não se referem à Parahyba sem que esta esteja subordinada à Pernambuco, já que a concentração de pesquisas acerca da importância do mercado interno, no Brasil ocorre no Sudeste, de modo que suas análises passam pelas demais regiões do

¹²A concepção dos *ciclos econômicos* tem início na década de 1930, com os estudos de Roberto Simonsem acerca da “História Econômica do Brasil” (SIMONSEM, 1957). Sabe-se, no entanto, das críticas elaboradas à esta noção sobre a história brasileira.

¹³ O estudo da história da história, ou seja, da historiografia permite aos pesquisadores compreender o desenvolvimento do conhecimento histórico através das experiências e da forma de proceder dos historiadores com o passar dos tempos. Ver: (BARROSO, 2003, pp. 16 – 36).

Brasil de maneira mais geral, ou seja, caracterizando a economia não como *ciclos econômicos*, difundidos pelos clássicos da historiografia brasileira, mas como *pólos econômicos*, (Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo; Bahia e Pernambuco; Grão-Pará e Maranhão), deixando assim, de analisar a dinâmica política, econômica e social das Províncias circunscritas nestes *pólos*, como é o caso da Parahyba do Norte.

Tal generalização, apesar dos consideráveis avanços adquiridos com as pesquisas desenvolvidas nos últimos anos, deixa para os pesquisadores da Parahyba a difícil tarefa de apresentar a relevância econômica desta Província, e, por conseguinte, do Brejo, ao produzir e exportar, farinha, melaço, açúcar, algodão, couro etc., além de diversos tipos de madeiras, via praça pernambucana ou diretamente para a Europa.

O pau-brasil, por exemplo, chegou a ser estratégico para a manutenção do governo durante o início do século XIX. Segundo Bernardino José de Sousa (1978), em “O pau-brasil na história Nacional”, ele “era embarcado para Lisboa, de onde se distribuía pelos mercados consumidores” (p. 111), chegando a ser despachado diretamente e a saudar vários empréstimos junto à Inglaterra até 1818.

No entanto, é importante salientar que nessa concepção econômica consolidada nos últimos anos, os autores mencionam a produção e a comercialização de mercadorias desde a Bahia até o Grão-Pará e o Maranhão, passando por Pernambuco, sem cogitar a produção da Parahyba, e, conseqüentemente, do Brejo parahybano que o abastecia de açúcar, algodão, madeira, farinha, etc.

É possível verificarmos a relevância da produção e da comercialização interna da Parahyba do Norte, bem como o significativo escoamento de produtos para Pernambuco, por diferentes vias de acesso; ademais dos tipos de mercadorias que abasteciam o seu comércio interno ou que seguiam para a Europa, e da possibilidade de contrabando.

Em ofício¹⁴ do Governador Fernando Delgado Freire de Castilho ao Secretário de Estado Rodrigo de Souza Coutinho, datado de agosto de 1801, informa-se sobre o combate e captura, por oficiais portugueses, de uma nau corsária francesa carregada de algodão na praia da Ponta em Lucena. Esta praia está situada no litoral Norte da Parahyba, mais precisamente, de acordo com Irineu Joffily (1977), a praia de Ponta de Lucena estava

¹⁴ Ofício do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Fazenda e presidente do Erário Régio, Rodrigo de Souza Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.495 - Doc. n° 2700.

situada na margem esquerda, e a de Ponta de Mattos, em Cabedelo, na margem direita da “larga embocadura do rio Parahyba” (p. 87).

A proximidade do rio Mamanguape e o fato de este possuir portos acessíveis a embarcações de pequeno calado de que fala Joffily (1977, p. 258), sugere, portanto, que a referida carga pode ter sido escoada do Brejo, onde a produção de algodão em conjunto com outras culturas, se processava com desenvoltura, como bem afirma Andrade (1997):

As bases geográficas possibilitam essa dualidade econômica, dominando a cana nas áreas úmidas da várzea quaternária e o algodão nos interflúvios arenosos e nas vertentes cristalinas. Também no Brejo os dois produtos disputavam as terras de cultura, cabendo à cana as áreas mais úmidas dos vales dos pequenos rios e ao algodão as vertentes mais secas (p.25).

A Figura 2, exposta a seguir, demonstra os afluentes e o itinerário do rio Mamanguape desde o Brejo até sua foz, por onde as embarcações de pequeno calado adentravam para carregamento, no Porto Novo e no Porto do Salema¹⁵, de mercadorias oriundas do Brejo, a exemplo do algodão, que com frequência era contrabandeado.

¹⁵ Abordaremos a relevância dos portos do rio Mamanguape, para o escoamento de mercadorias, no terceiro capítulo deste trabalho.

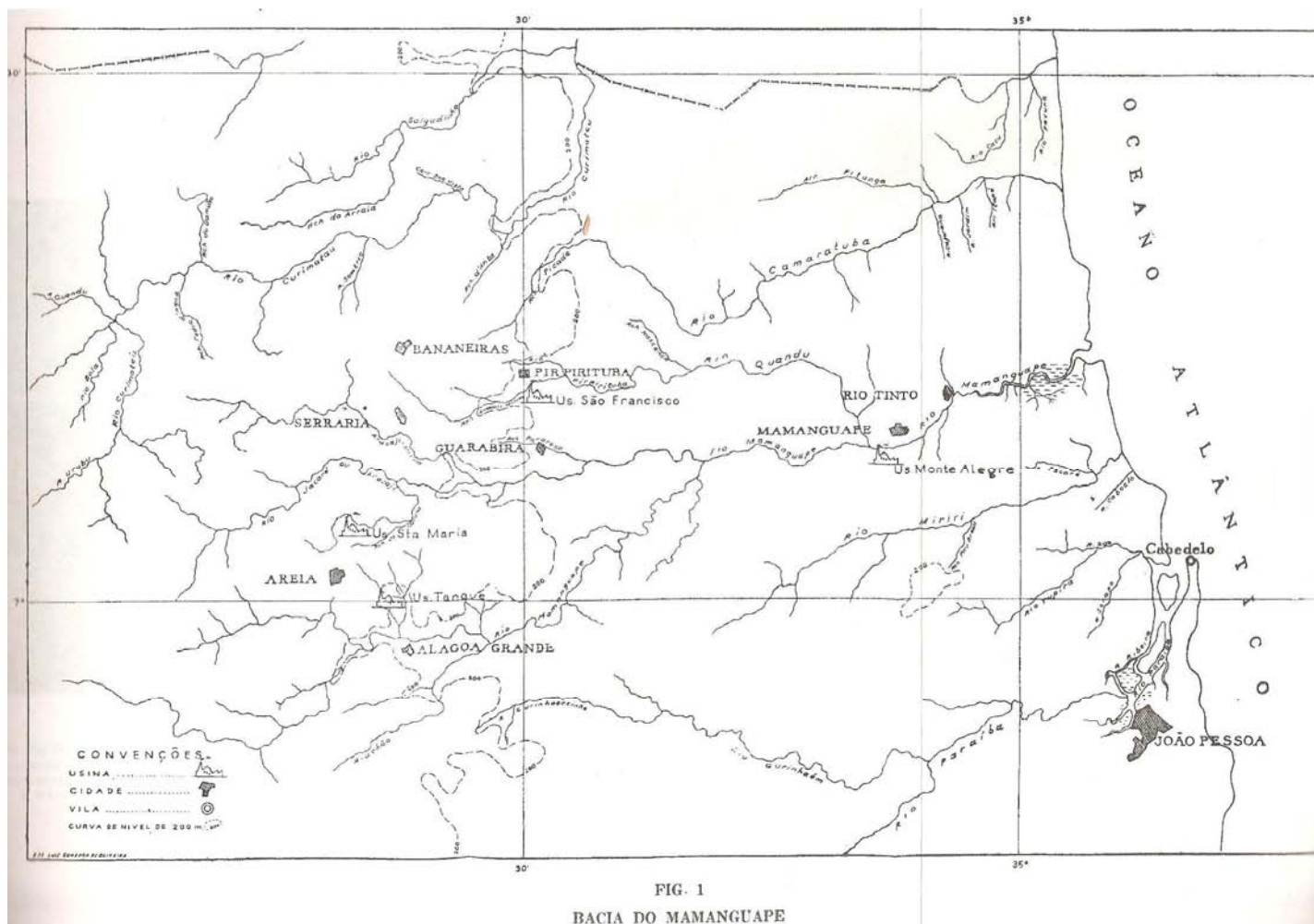


Figura 2 - Mapa da Bacia do Rio Mamanguape. Fonte: Mapa elaborado por Manuel Correia de Andrade, em estudo sobre “O Rio Mamanguape - 1997” (ANDRADE, 1997). Adaptação: Ocione Fernandes.

Apesar das reclamações e justificativas para que o escoamento de mercadorias fosse efetuado na alfândega da Parahyba do Norte¹⁶, as medidas implementadas pelas autoridades sob alegações de que a distância até a capital parahybana era menor, raramente surtiram o efeito esperado. Alguns negociantes locais se especializaram em comprar algodão a preços atrativos, para depois revender com ágio na praça pernambucana.

A esse respeito, vejamos um interessante documento apresentado por João de Lyra Tavares (1989) em seus “Apontamentos para a História Territorial da Parahyba”:

[...], será bastante uma simples inspeção sobre a carta topográfica que indique a Linha de Limites destas duas capitanias, pois evidentemente se verá que mesmo nessa Linha

¹⁶ Ver: MENEZES, Mozart Vergetti de – Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Historia Econômica da Universidade de São Paulo, 2005.

não há hum so ponto, que não esteja mais chegado desta Cidade do que daquela Villa do Recife – Pelo que respeita a perda que dizem sofrer quando vendem o Algodão nesta Cidade passo a expôr o que tenho observado. Os Negociantes desta Praça a excepção de hum Inglez, que se acha aqui estabelecido a mais de três annos he certo que não exportão directamente para Europa este genero, e que o comprão para tornar a vender em Pernambuco transportando para ali por mar pelo custo de quinhentos reis, a seiscentos e quarenta reis a saca, o que influe para o quererem comprar por mais baixo preço do corrente naquela Praça, porém que poucos progressos não tem elles feitos, e até que perdas não tem experimentado por algumas ocaziões pela variedade de preço que este gênero experimenta no Recife! Quantas vezes o mesmo agricultor se não tem arrependido de levar á aquella Praça o Algodão por ter ali achado hum preço menor que nesta Cidade! (pp. 539-540).

Ao evidenciar o mercado interno e identificar técnicas e procedimentos utilizados pelos comerciantes que viabilizavam o transporte por terra ou por mar até a praça pernambucana, apreendemos informações significativas com relação ao Celeiro da Parahyba do Norte.

Em trabalhos que analisam a economia interna brasileira, muitas informações são omitidas, pois estes apresentam Pernambuco apenas como centro econômico, sem analisar a origem e a demanda de mercadorias que possibilitaram a sua prosperidade. No entanto, percebemos que o potencial de produção e extrativismo que a Parahyba possuía sempre mereceu atenção de seus representantes políticos, a exemplo do Deputado Provincial Irenêo Joffily (1977), que demonstra empenho em defender os interesses da Parahyba, procurando evidenciar as dificuldades e as riquezas de sua terra. Em relação à dependência da Parahyba a Pernambuco que perdurou por todo século XIX, segundo José Joffily (1982), “Contra essa condição de inferioridade Irenêo Joffily protestaria até o fim” (p. 31), como indica o fragmento do artigo que publicou no “Acadêmico Parahybano”, enquanto estudante na Faculdade de Direito do Recife.

A Parahyba do Norte é, como algumas Províncias do Brasil, sem importância e esquecida de todos, principalmente do Governo. Sujeita a Pernambuco, assim no comércio como Eclesiástica e Juridicamente, compuge-nos vê-la feita quase que uma colônia desta Província. Queremos tratar de seu comércio, lembrando a vantagem de torna-la independente e florescente, de sua agricultura, dos recursos minerais de seus terrenos, de sua autonomia Eclesiástica e Judiciária, e, enfim, de tudo o que lhe possa interessar. Tal e, pois, o motivo principal para que convergem todos os nossos esforços. A nossa política é, especialmente, o bem da Paraíba. Não somos bairristas, mas se apesar de nossa declaração alguém enxergar bairrismo no que escrevemos, seremos bairristas (JOFFILY, 1977, p.18).

Além de dialogarmos com vertentes da historiografia do Brasil e da Parahyba, do passado e do presente, é importante considerarmos os aspectos políticos e econômicos que se

processaram na Europa e que repercutiram até o Brejo da Parahyba, tais como: a política *ilustrada*¹⁷ do Marquês de Pombal, que era Secretário dos Negócios do Conselho Ultramarino, e a chegada da família real ao Brasil, em 1808.

Acreditamos que a política pombalina (1750 - 1777), ultrapassou o século XVIII, tanto com o impulso que legou à melhoria das práticas comerciais – sobretudo ao instituir a “aula de comércio” em Portugal no ano de 1756, o que parece ter surtido efeito, se considerarmos a disposição e a organização dos mapas de carga que analisamos –, como pelos prejuízos deixados pela extinção da Companhia de Comércio de Pernambuco e Parahyba (1759-1780), “que ficava situada no sobradão da Rua Direita” (CAVALCANTI, 1972, p.20).

De maneira mais incisiva, a chegada da família real ao Brasil, que deixara Portugal escoltada pelos ingleses ao fugir do avanço napoleônico sobre a Península Ibérica, provocou enormes mudanças. Já no dia 28 de Janeiro, 6 dias após a chegada da família real em Salvador, o Príncipe regente D. João, decretava a abertura dos portos do Brasil às nações consideradas amigas, o que beneficiava diretamente a Inglaterra, pelos tratados firmados com o governo luso.

Esses acontecimentos ligados ao governo português, somados a outros que ocorreram pelo mundo na segunda metade do século XVIII, tais como, a Independência dos Estados Unidos, a Revolução Industrial na Inglaterra e a Revolução Francesa, ditaram o ritmo das relações processadas no Brejo, na Parahyba, no Brasil e no Mundo.

O Brasil, por seu turno, tornou-se fundamental para as relações econômicas da Inglaterra, pois com a queda na produção mundial de algodão, impulsionada pela ausência da produção americana, o algodão produzido no Brejo da Parahyba do Norte ajudou a movimentar a indústria têxtil inglesa.

Também nesse período – fins do século XVIII e início do XIX – teve a cultura do algodão grande desenvolvimento devido à revolução industrial e o largo emprego dessa malvacea na indústria têxtil. A abertura dos portos às nações amigas – 1808 – aumentou nossas exportações para a Inglaterra, elevando sensivelmente o preço do produto e incentivando a sua cultura. [...] Então a cultura do algodão, dando grandes rendimentos, atingiu seu período áureo, para declinar quando, terminada a guerra, os Estados Unidos reconquistaram seus mercados (ANDRADE, 1997, pp. 29-30).

¹⁷ Durante o reinado de D. José I (1750 - 1777), Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, ditou sob a influência ideológica da Ilustração, que era o pensamento vigente na Europa do século XVIII, as relações econômicas de Portugal.

A partir desta conjuntura internacional, a Inglaterra despontava com sua economia pautada na industrialização, consumidora de matéria-prima, do tipo pau-brasil e algodão, e exportadora de manufaturas como tecidos e utensílios. Em 1810, o governo inglês beneficiava-se com os *Tratados de Aliança e Amizade*, e o de *Comércio e Navegação*, firmados com o governo português, em que lucrava tanto com o comércio dos produtos manufaturados e primários, como com a cobrança de “tarifas alfandegárias preferenciais” de embarque e desembarque, pois, pagavam até menos que as embarcações portuguesas (CARDOSO, 1990, p.124).

Além de estar concatenado à economia e à política internacional, o Brejo parahybano nos impeliu à análise, mesmo que superficial, de alguns momentos de *insurgência*¹⁸ que ditaram as suas relações de produção, visto que, as influências que exerceram sobre a economia e a sociedade da época, foram notórias. Deste modo, perpassaremos pela Insurreição de 1817, pela Confederação do Equador, em 1824, e pela Revolta Praieira, em 1849, abordando alguns fatos de suas respectivas interferências sobre a economia, a política e a sociedade da região.

No que concerne à Insurreição de 1817, podemos dizer que a participação da Parahyba do Norte foi significativa, tanto para a política, como para a economia e a sociedade da época. O historiador Evaldo Cabral de Mello (2003) ao discutir o papel exercido pela aristocracia açucareira na Insurreição de 1817 e interesses econômicos, confirma a nossa assertiva.

Em Dezessete, a participação açucarocrática limitou-se a proprietários rurais da mata norte e da Paraíba, que eram também produtores de algodão e, como tal, vitalmente interessados na liberdade de comércio. O viajante francês Tollenare, testemunha ocular da insurreição, refere que a maioria esmagadora dos engenhos confiscados devido ao envolvimento de seus proprietários situava-se naquela região (s/p)

É necessário lembrarmos que nesse período muitos negociantes que atuavam na praça pernambucana e agiam nas praças vizinhas, pela riqueza que auferiam, acabavam se transformando em proprietários de terras e de engenhos, a exemplo de Bento Jozé da Costa, que durante a devassa contra os implicados em 1817 teve suas embarcações e propriedades embargadas.

¹⁸ Trataremos das categorias sociais envolvidas no processo de produção do Brejo parahybano, a exemplo dos escravos, livres e insurgentes, no decorrer do segundo capítulo ao abordarmos o “Ronco da Abelha (1851-1852)” e o “Quebra-Quilos (1874-1875)”, movimentos sociais que ocorreram nas feiras de Alagoa Grande, Areia, Alagoa Nova, Guarabira, Campina Grande, dentre outras.

[...] se achavão pronunciados na Devassa tirada na Côrte pelo Desembargador José Albano Fragozo Juiz da Inconfidencia, como constava da copia de hum Officio deste Desembargador, que naquele vinha incluso, ordenei em 23 de Outubro seguinte, logo que o recebi do Ouvidor Geral e Corregedor da Cômarca, como Juiz do fisco fizesse sem perda de tempo embargar todas as Propriedades, e fazendas, que houvessem nesta Cidade, e Capitania em mãos de pessoas particulares, e depozitos públicos, que pertencessem aos ditos Negociantes; o que ainda se não tinha praticado, por se não achar nenhum deles prezo, a excepção de Domingos José Martins e como Bento jozé da Costa possui aqui algumas terras, e gados assim como hum Engenho mandei tão bem proceder a seqüestro nisso, [...] (Ofício do Governador Thomaz de Sousa Mafra ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos *apud* TAVARES, 1989, pp. 543-545).

No que diz respeito à Confederação do Equador em 1824, a Vila Real do Brejo de Areia, que era uma das mais representativas da região do Brejo parahybano, não teve a mesma conduta política que apresentou em 1817, quando prestou auxílio e conservou-se fiel ao governo da Parahyba. Desta vez, segundo Horácio de Almeida (1980), “O rastilho de propaganda revolucionária, que se alastrou rápido por quase toda a província, partiu de Areia” (pp.19 -23).

Nesse contexto, Félix Antônio Ferreira de Albuquerque, que era filho do Capitão-mor de Pilar Inácio Bento de Ávila Cavalcante e genro do Capitão-mor do Brejo de Areia Bartolomeu da Costa Pereira, após ter apoiado as forças legais contra os insurgentes de 1817, arrematou ainda os bens confiscados de alguns deles. Em 1824, com a mudança das circunstâncias políticas, Félix Antônio coloca-se à frente dos revolucionários que se opuseram às medidas tomadas por D. Pedro I, a exemplo da dissolução da Assembléia Constituinte Nacional, em 12 de novembro de 1823, e da nomeação de Felipe Nery para governar a Parahyba, dentre outros fatos que contribuíram para a eclosão da Confederação do Equador (ALMEIDA, 1980).

Algumas famílias do Brejo parahybano possuíam relações de parentesco com famílias politicamente importantes de Pernambuco, isso incidia, de maneira significativa, sobre as questões econômicas e sociais, sobretudo durante os movimentos de contestação à ordem vigente. Por isso, em 1848, a Vila Real do Brejo de Areia torna-se palco de acontecimentos envolvendo políticos liberais e conservadores de famílias ditas tradicionais de Pernambuco e da Parahyba do Norte.

Em estudo historiográfico sobre Celso Mariz, que foi membro do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Carmelo R. do Nascimento Filho destaca:

É à Revolução Praieira que Celso Mariz atribui a queda do gabinete liberal e as questões internas de Pernambuco (predomínio da família Cavalcante). A “revolução” eclodiu em 1848, tendo atravessado as fronteiras de Pernambuco e encontrado a

resistência do governo provincial da Paraíba e a acolhida de algumas vilas: Bananeiras, Itabaiana, Piancó e, sobretudo, Areia, onde a revolução recebeu o apoio de Maximiano Lopes Machado e Joaquim dos Santos Leal (MARIZ *apud* NASCIMENTO FILHO, 2003, p.161).

Do exposto, percebemos que as questões políticas que ocorreram no Brejo parahybano, estiveram, em sua maioria, relacionadas aos anseios econômicos dos grupos dominantes, visto que apesar de ser mencionada apenas como coadjuvante de Pernambuco no cenário da produção de gêneros agrícolas, a Parahyba do Norte produziu e chegou a exportar, mesmo antes da desanexação em 1799, algodão que era considerado de excelente qualidade, em conjunto com açúcar, couro, arroz, mel, etc.. Mercadorias estas embarcadas em direção ao porto de Lisboa, para serem consumidas ou reexportadas para a Inglaterra, Holanda, dentre outros países europeus.

Em comparação aos países mencionados, Portugal estava sempre em desvantagem devido às transações entre os produtos que exportava e os manufaturados importados de seus parceiros comerciais europeus. No final do século XVIII, o governo luso estava com dificuldades econômicas devido à extrema dependência que mantinha com relação às suas colônias, sobretudo com o Brasil, que era responsável pela maior parte dos gêneros direcionados à manufatura ou a sua subsistência. “Portugal com sua área reduzida e seus solos montanhosos era, desde a muito, deficitário na produção de alimentos” (SILVA, 1990, p.62), limitando-se à produção de azeite e vinho, fazendo com que os portugueses consumissem e se especializassem na reexportação dos produtos oriundos de suas colônias

Na última década do século XVIII e início do XIX, a Parahyba do Norte esteve presente na pauta de exportação para Lisboa independentemente de Pernambuco, que recebia parte significativa da produção oriunda do Brejo parahybano. Acerca desta questão, vejamos o que Horácio de Almeida (1980) afirma em relação ao Brejo de Areia:

A cidade crescia em população e prosperava em riqueza. Por muito tempo foi o maior centro comercial do interior, fechando à capital as portas do sertão. E como suas relações de negócio eram mantidas de preferência com as praças de Pernambuco, resolveu o governo abrir uma estrada da capital até Areia, com o objetivo de conquistar aquele mercado (p.36).

Em 1791, como demonstram os mapas de carga¹⁹ dos navios “Santo Antonio e Delfim”, e “J. M. J. e Boa União”, comandados respectivamente pelos Capitães Antonio Leonardo de Mendonça e Antonio Lopes Pinheiro, Portugal recebia essas embarcações carregadas de couro, açúcar, algodão, etc.. Apesar de ter ocorrido nesse período uma grande seca na Parahyba, que durou até 1793, o governo luso continuou a requisitar o envio de produtos parahybanos.

A constante aquisição de mercadorias manufaturadas junto à Inglaterra e à Holanda levou o Desembargador dos Agravos a enviar, pouco antes de 1790, um ofício²⁰ ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, encaminhando dois queijos e um barril de carne em salmoura, oriundos da Parahyba para testar a sua conservação e averiguar a possibilidade de comercializá-los, já que, segundo o referido Desembargador, essas nações levavam de Portugal, todos os anos, cerca de trezentos mil cruzados de queijo e noventa mil cruzados de carne em salmoura, destinados ao consumo do Arsenal da Marinha e da Navegação Mercantil.

Mercadorias como queijo e carne, constituíam-se, portanto, como fundamentais para a manutenção da subsistência e das práticas comerciais. Contudo, durante o século XIX, a Parahyba do Norte e as províncias vizinhas passaram por longos períodos de estiagem, fazendo com que a população diminuísse diante da fome e das epidemias. Para termos uma idéia dessa diminuição, vejamos o comunicado do Presidente da Província Pinto e Silva, onde este relata as conseqüências da epidemia de *Cholera Morbus* e as baixas que suscitou ao contingente populacional da Parahyba no ano de 1856.

Observo a V. Exc.a que as cifras aqui não são exactas; muitas pessoas falleceram e foram sepultadas fóra dos logares para isto designados, sem que a confusão que então havia permitisse a alguém fazer nota disto. Calcula-se approximadamente em 30.000 as victimas que até junho succumbiram ao cholera – morbum na Província (PINTO e SILVA *apud* PINTO, 1977, V. II, p. 247).

Nesse sentido, é interessante constatar que a Parahyba do Norte, até em períodos de seca, enquanto a sua população migrava e passava por necessidades e privações, continuou a remeter produtos de subsistência para Pernambuco e até mesmo para Lisboa.

¹⁹ Mapas de carga dos navios “Santo Antonio e Delfim”, e “J. M. J. e Boa União”, transportadas da Parahyba para Lisboa. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, pp. 411 - 413, Docs. n° 2239 e 2249.

²⁰ Ofício do Desembargador dos Agravos, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.406 - Doc. n° 2216.

Mais intrigante ainda é percebermos que nesses momentos de dificuldade e de fome, o governo da Parahyba chegou a requisitar o envio de mercadorias do Ceará e do Maranhão, no intuito de minimizar os efeitos das secas. (B. ROHAN *apud* PINTO, 1977, V. II, p. 257)

Tal prática já vinha sendo adotada pelo governo desde o final do século XVIII. Em ofício²¹ datado de 19 de abril de 1796, o Presidente da Capitania da Parahyba Jerônimo José de Mello e Castro, através do Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Luís Pinto de Sousa Coutinho, recorre à Bahia, tradicional produtora de alimentos, para que lhe enviasse gêneros de subsistência como farinha e legumes – como podemos observar do excerto abaixo.

Applacada a calamidade passada, em que apliquei infatigáveis cuidados nos socorros dos povos fazendo lhes plantar os alagadiços escrevendo ao Gon.^l da Bahia mandase farinhas e mais legumes p^a acudir aos povos q^{ue} Me augmentou a consternação com as inumeráveis famílias que dos sertões descerão p^a os contornos das praias multiplicando-se as desordens [...] (Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.432 - Doc. n.º 2354).

Acerca das generalizações impostas à Parahyba como sendo uma extensão econômica de Pernambuco, historicamente dependente e designada para abastecer a sua praça, constatamos que não há sequer menções em relação ao seu contato direto com a Europa, o que ocorria esporadicamente. Disto decorre o nosso questionamento a respeito dessa ênfase sobre a dependência econômica da Parahyba à Pernambuco sempre ressaltada como uma “verdade”, portanto, incontestável.

Contudo, no que se refere à economia, percebemos o Brejo como sendo um celeiro para a Parahyba do Norte, considerando a diversidade e a quantidade de mercadorias que escoavam, principalmente as de subsistência, como é o caso da farinha, que, em 7 de Setembro de 1801, segundo o Governador Fernando Delgado Freire de Castilho, estava “surtindo deste gênero a Capitania de Pernambuco”²², como evidencia o documento a seguir:

²¹ Ofício do Governador da Parahyba, Jerônimo José de Melo e Castro, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Luís Pinto de Sousa Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.432 - Doc. n.º 2354.

²² Ofício do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Fazenda e Presidente do Erário Régio, Rodrigo de Sousa Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.496 - Doc. n.º 2704.

Nº 9 Illmo. e Exmo. Sor. Recebi o avizo de V. Ex.^a datado de 7 de Novembro do anno passado pelo qual o Príncipe Regente Nosso Senhor é servido que eu deligenceie, com todo desvelo, que se faça desta Capitania, para os Portos do Reino a maior exportação da Mandioca vulgarmente chamada, Farinha de Pau, vista a representação que o Intendente Geral da Polícia fez chegar a Real Presença da pronta saída e venda, que teve aquela que ultimamente tinha sido conduzida dos Portos do Pará e Maranhão; o que é pouco praticável em esta Capitania, tanto pelas poucas, ou nenhuma embarcações, que daqui vão em direitura para o Reino, como por ela ser aquela, que presentemente esta surtindo deste gênero a Capitania de Pernambuco. Deus guarde a V. Ex.^a por muitos anos. Paraíba, 7 de Setembro de 1801. Illmo. e Exmo. Sor. D. Rodrigo de Souza Coutinho. Fernando Delgado Freire de Castilho.

Porém, sempre que o governo da Parahyba estava em dificuldades para socorrer a sua população, principalmente nos períodos de seca, era o governo da Bahia a quem recorria em busca de gêneros de subsistência, e não ao de Pernambuco, com quem mantinha histórica relação política e econômica.

Podemos afirmar, deste modo, que a praça pernambucana, por sua maior concentração de indivíduos e de negócios, precisava do envio dos gêneros produzidos na Parahyba, invertendo ao menos nesse sentido, a dependência entre ambas. Com o auxílio da historiografia e de alguns documentos que coligimos, pretendemos evidenciar o Brejo como o centro agrícola da Parahyba do Norte entre 1793 e 1883, ao apresentarmos o escoamento de mercadorias parahybanas para a praça pernambucana e para a Europa, expressando assim, mútuas relações de dependência.

1.3 - Dependência mútua: Parahyba do Norte e Pernambuco, além dos “ciclos econômicos”

A temática que nos propomos a estudar é marcada pela afirmativa da dependência econômica da Parahyba à Pernambuco, fato consagrado pela historiografia dita tradicional, mas que, ainda hoje, impulsiona os questionamentos dos que mergulham em sua história.

A produção agrícola da Parahyba vai além da exportação das mercadorias inseridas nos “ciclos econômicos”, a exemplo da madeira, do açúcar e do algodão. Percebemos que existia uma demanda de mercadorias do tipo: arroz, feijão, farinha, mel, couro etc., estimulada por representantes do governo, e que constituíam, mesmo que de forma pouco significativa, a interdependência entre praças de tamanhos e de lados opostos, que, certamente, se complementavam mutuamente.

Em seus *Apontamentos para a História Territorial da Parahyba* (1989), Tavares apresenta um documento redigido por Antonio Manoel da Silva Coelho e dirigido, no início do século XIX, ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Continente, Marquez de Aguiar, onde encontramos uma comparação interessante entre a política, a economia e a sociedade da Parahyba do Norte e de Pernambuco, e que reflete as relações de decadência e a prosperidade, respectivamente, entre ambas.

Resultaria mais que huma seria muito rica, outra muito pobre, que huma fosse provida do necessario e outra em suma miseria; que em huma as obras publicas, os Empregados fossem pagos e em outra nada daquelas se fizesse e vivessem estes na indigencia; que o Estado tomasse a si o encomodo de mandar reconduzir das sobras de huma o necessario para as despezas de outras que aliás receberia assim por mãos estranhas aquilo mesmo que do seu seio deixou sahir para nutrir aos visinhos. Emfim levaria a fama e gloria de explendor e de grandeza huma com as produçoens tomadas de outra, que jazeria por necessidade na miseria e com o dissabor de ser infamada e acuzada sem razão de falta de industria, de cultura e ainda de atrasamento, em huma palavra, huma absorviria toda a fortuna da outra; [...] tal hé o estado de comparação da Capitania da Parahyba com a de Pernambuco sua vizinha (Márquez de Aguiar. *apud* TAVARES, 1989, pp. 505-516).

O referido documento corrobora com a noção de que o usufruto e a prosperidade de Pernambuco dependiam, em certa medida, das mercadorias produzidas na Parahyba, em detrimento, até mesmo, da subsistência dos parahybanos, que se viam impelidos a conduzir para a praça vizinha os gêneros que produziam. Historicamente, a Parahyba foi taxada de atrasada, no entanto, o que percebemos é a relevância econômica de sua produção, sobretudo, do Brejo parahybano, onde as condições físicas/naturais apresentavam-se favoráveis às culturas de subsistência.

Os comerciantes e, conseqüentemente, os “agricultores” parahybanos, por sua vez, por serem financiados por e devedores dos “homens de grosso trato” ²³, viam sua possibilidade de lucro diminuir, caso não escoassem suas mercadorias pela praça do Recife.

Primeiramente V.Ex.^a conhece muito melhor que nos o principio de Economia Política: que todo o imposto se deve cobrar no lugar donde hé o gênero sobre que elle recâe, por quanto em outra nenhuma parte se pode melhor avaliar a quantidade do gênero, que se colhe ou fabrica: e o que sem dúvida alguma mais se particulariza no imposto ou Direito á que chamamos Dizimo (Marquez de Aguiar. *apud* TAVARES, 1989, p. 508).

²³ Os comerciantes de grosso trato possuíam ramificações comerciais nos principais portos do Brasil (Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Grão-Pará e Maranhão), no entanto, muitos sequer vinham ao país, e de cidades como Lisboa, comandavam desde caixeiros viajantes, até comerciantes atravessadores responsáveis por armar as mercadorias nas frotas. A respeito dos comerciantes de grosso trato, ver FURTADO, 1999.

No entanto, por aderir ao sistema de crédito, estes tinham que arcar com os acordos firmados, que, em sua maioria, acabavam beneficiando os “detentores da liquidez do mercado” (FRAGOSO, FLORENTINO e FARIA, 1998, pp. 78 - 80).

[...] chegou a agricultura desta capitania a sua maior ruína; em vez daqueles credores ricos posto que avaros, succederão huns comissários de nomes e na verdade feitores dos negociantes da metrópole [...], e sendo poucos sobre pobres os feitores sobreditos, a falta de concurrencia de compradores oprime o desgraçado lavrador, que [...] tem ainda o dado na testa para vender seus effeitos pelos preços correntes, [...] se os querem conduzir a Pernambuco para acharem mais compradores, acrecem os fretes e os custos dos transportes por mar e por terra que absorvem qualquer maioria de lucro, [...] (FREIRE DE CASTILHO *apud* PINTO, 1977, p.208).

As mercadorias pertencentes à Fazenda Real, quando esporadicamente seguiam da Parahyba do Norte para a Europa, eram discriminadas, pormenorizadamente, especificando-se os tipos dos gêneros exportados, como eram embarcados, se em arrobas²⁴, arráteis²⁵, feixes, barris, sacas, etc.. Além disso, no mapa de carga constava o valor do frete para cada mercadoria e o seu respectivo valor de mercado. Geralmente, a primazia na exportação era do algodão e do açúcar, no entanto, mercadorias como madeira, couro e mel, tinham presença significativa na pauta de exportação para Lisboa, dada sua valoração no mercado europeu. O mapa de carga a seguir, Figura 3, nos dá um exemplo dessa diversificação de mercadorias produzidas e exportadas pela Parahyba.

²⁴ Peso antigo de 32 arráteis, hoje arredondado em 15 quilos.

²⁵ Antiga unidade de medida de peso, equivalente a 459g ou 16 onças.

Generos.	Plantas Arbores.	Compos.	Acacias.	Legum.	Convolv.	Scroph.	Gerani.	Hyperic.	Simulib.	Scroph.	Primul.	Alum.	Total.	Total.
Madura.	136	11	.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	136	136
Sorba.	"	"	100	"	"	"	"	"	"	"	"	"	100	100
Alondra.	"	"	"	93	405	"	"	"	"	"	"	"	498	209662
Dito.	"	"	"	37	137	26	"	"	"	"	"	"	190	969637
Dito.	"	"	"	21	31	23	"	"	"	"	"	"	75	678776
Amor.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	75	8760
Fijas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	190	19060
Amor.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	190	107608
Dito.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	190	69760
Mel.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	190	10800
Dito.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	190	19000
Vaguetas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	190	169360
Ditas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	190	129360
Summa.	136	11	100	124	405	26	1	1	10	63	14	191	136	1097852

Bordo do Berg. Gavião fluto no Rio de S. Paulo. 1751

40

A partir desse mapa de carga²⁶ transportado a bordo do Bergantim Gavião, e que chegara a fevereiro de 1805 à Torre de Belém, em Lisboa, é possível constatar que, esporadicamente, produtos de subsistência do tipo: feijão, arroz e mel, seguiam diretamente para a Europa, porém, em sua maioria, as embarcações que carregavam na Parahyba, faziam escala em Pernambuco, onde eram entregues nas mãos de representantes dos “comerciantes de grosso trato” que ali agiam e eram responsáveis pela exportação de mercadorias, muitas vezes, oriundas do Brejo.

Assinalamos portanto, que Pernambuco dependia dos gêneros direcionados à subsistência ou à manufatura oriundos da Parahyba, tanto para o consumo de sua população, quanto para manutenção da pauta de exportação requisitada pelas autoridades do governo.

[...] a provisão de 26 de abril de 1810, assinada pelo Conde de Aguiar e dirigida à Junta da Real Fazenda em Pernambuco, determinava de ordem do Príncipe Regente, que o corte do pau-brasil fosse elevado ao maior aumento de jeito que se exportasse para a Inglaterra 20.000 quintais anualmente, [...], podendo recorrer às Capitanias da Paraíba e Rio Grande do Norte, ‘aonde consta haver pau-brasil de superior qualidade’, responsabilizando a Junta por qualquer descuido nas mesmas ordens (SOUSA, 1978, pp. 111-119).

Já no que diz respeito à produção utilizada na subsistência, entenda-se a farinha como principal produto, a situação não era diferente, pois tais produtos seguiam para os Sertões no lombo de animais de carga custeados por comerciantes a procura de melhores preços – “a farinha de mandioca é vendida a 4\$000 por alqueire na capital e a 12\$000 no Sertão” –, ou para Pernambuco, conduzida pelos atravessadores financiados por comerciantes do Recife. O escoamento não fiscalizado de mercadorias além de prejudicar diretamente a Junta da Fazenda parahybana no início do século XIX, a deixava desprovida de recursos que pudessem abastecê-la (PINTO, 1977, v. I, p. 229).

Nas duas primeiras décadas do século XIX, a monotonia econômica e social predominava na Parahyba do Norte, e foi evidenciada por Henry Koster (2003), que afirma, ao abordar a paisagem da cidade, que:

²⁶ Carta do Primeiro Tenente do Mar, João Urbano Seixas, ao Príncipe Regente D. João, remetendo o mapa relativo a carga do Bergantim Gavião no ano de 1805. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.568 - Doc. n° 3108.

A cidade da Paraíba (lugares de menos população nesse nosso País gozam desse predicamento) tem aproximadamente dois a três mil habitantes, compreendendo a parte baixa. Há vários indícios de que fora mais importante que atualmente. [...] A paisagem vista das janelas é uma linda visão peculiar ao Brasil. Vastos e verdes bosques, bordados por uma fila de colinas, irrigados pelos vários canais que dividem o rio, com suas casinhas brancas, semeadas nas margens, outras nas eminências, meio ocultas pelas árvores soberbas. As manchas dos terrenos cultivados são apenas perceptíveis. A parte baixa da cidade é composta de pequenas casas, e situada ao lado de uma espaçosa baía ou lago, formada pela junção de três rios, fazendo a descarga de suas águas no mar por um longo canal. [...] As casas, que podem ser consideradas excelentes comparando-as na região, foram erguidas pelos ricos proprietários dos arredores, para residência durante o rigor do inverno, ou estação das chuvas. (pp. 94, 96 e 97).

De fato, o requinte arquitetônico apresentado em algumas casas da cidade da Parahyba do Norte foi custeado por proprietários de terra. Mas outros agentes sociais também foram responsáveis pela transformação de sua paisagem. Segundo Doralice Maia (2000),

[...] a cidade da Paraíba, bem como a grande maioria dos aglomerados do Brasil, existia apenas para sediar congregações religiosas e para embarcar os produtos comercializados no campo. Esses aglomerados eram habitados por administradores civis e militares, comerciantes religiosos e artesãos com pouca ou quase nenhuma dinâmica própria. A única atividade de maior impulso era o comércio importador e exportador (p.81).

No entanto, em relação ao cotidiano dos habitantes da capital parahybana, Archimedes Cavalcanti, ao escrever “A Cidade de Parahyba na Época da Independência - 1972”, cita Coriolano de Medeiros, que abordou em seus estudos a cidade da Parahyba e os agentes sociais que exerciam tanto as atividades administrativas, quanto às direcionadas à subsistência, como podemos observar abaixo.

A Paraíba ia vivendo assim a sua monótona vidinha de Cidade de usos e costumes ainda rurais. Galos, galinhas, perus, ciscavam nos terreiros das casas, no meio da rua, enquanto varas de porcos cavavam poças na Rua do Fogo (parte hoje compreendida entre os edifícios da Assembléia e dos Correios e Telégrafos), na Estrada do Carro ou do Varadouro, com a água suja que descia da Cidade Alta. Pescadores de siris e goiamuns, desde a madrugada de pernas enterradas no manguê; canoeiros da Rua da Raposa; funcionários públicos timoratos e pacíficos; funileiros, ourives, pedreiros, bodegueiros, lojistas e caixeiros entremeavam as horas de trabalho com longos bocejos de tédio e chacotas picantes, para matarem o tempo [...] (CORIOLANO DE MEDEIROS *apud* CAVALCANTI, 1972, p.46).

Em períodos de seca, vivia-se com muitas dificuldades na capital da Parahyba do Norte, pois esta possuía um comércio prejudicado pela ausência de mercadorias como a farinha. Nas grandes estiagens, os alimentos tornavam-se escassos, fazendo com que os habitantes do interior migrassem em direção ao litoral, particularmente à Capital e ao Brejo, aumentando o contingente populacional, ao passo que cresciam as dificuldades, até mesmo, das famílias mais abastadas, que não podiam adquirir os gêneros que costumavam suprir suas necessidades.

Sabemos que a concentração de indivíduos na praça de Pernambuco era bem maior que na Parahyba, bem como, o seu volume de exportações, requeridas pelo governo com veemência para saudar as suas dívidas junto à Inglaterra. Contudo, acreditamos que Pernambuco dependia da Parahyba do Norte, ou seja, das mercadorias produzidas no Sertão e no Brejo parahybano e enviadas para a praça pernambucana, através das estradas de gado e do rio Mamanguape.

A experiência tem mostrado que esta Capitania apesar de ser fértil nas produções padece falta quase sempre de todos os gêneros da primeira necessidade, daqueles mesmos que ela bem produz, e que estes gêneros infelizmente se carretam para Pernambuco, com detrimento dos habitantes desta Capitania (Documento dirigido pelo Senado da Câmara da capital, ao Governador da Capitania da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, no ano de 1798, *apud* PINTO, 1977, p.208).

Mesmo que pequeno, o processo de distribuição da praça parahybana, bem como suas relações com o exterior através da praça Pernambucana, quando não realizado diretamente para a Europa, nos permitem detectar a sua importância para Pernambuco, considerando a qualidade de seus produtos, tais como o algodão, o açúcar, a madeira, o couro e a farinha, que se tornaram fundamentais para a prosperidade da praça pernambucana.

É preciso ressaltar ainda que, após o reinado de D. José I (1750 - 1777), cujo principal articulador e responsável pela criação das “Companhias de Comércio”, foi o Marques de Pombal, e a partir do reinado de D. Maria I (1777 - 1816), procurou-se investir significativamente na melhoria das técnicas agrícolas. Para tanto, na Parahyba, o naturalista Manuel de Arruda Câmara²⁷ foi incumbido de realizar alguns estudos concernentes à fauna e a flora dessa Capitania, como ocorreu em 1799, quando informou ao Secretário de Estado da

²⁷ Ofício do naturalista Manuel de Arruda Câmara, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.460, Doc. 2509.

Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre os “produtos naturais que encontrou nos sertões da Parahyba e Ceará e que, tão logo, enviará ao Reino”.

Em relação à subordinação política da Parahyba do Norte a Pernambuco até o final do século XVIII, não há como refutá-la, assim como as relações econômicas processadas entre ambas durante o século XIX. No entanto, de acordo com os documentos que analisamos, percebemos que, economicamente, Pernambuco também dependia da Parahyba, principalmente no que concerne aos gêneros direcionados à sua subsistência e à exportação.

Durante os anos em que a Capitania da Paraíba esteve anexada à de Pernambuco, de 1755 a 1799, Areia viveu uma infância que não tem história. Nesse período de abandono, não era somente a nascente povoação que definhava, mas toda a Capitania, que já fora anexada em razão da debilidade de suas rendas. Os produtos da lavoura, principal fonte de arrecadação, escoavam-se em grande parte pelo porto do Recife, e essa sangria durou muito tempo, prolongou-se por anos a fio, mesmo depois de restabelecida a autonomia da Paraíba (ALMEIDA, 1980, p.113).

É possível afirmar, por conseguinte, que economicamente, Pernambuco precisava do envio das mercadorias produzidas nas províncias vizinhas. Nesse sentido, há uma outra noção de dependência econômica, há uma dependência mútua, visto que, Pernambuco passaria por significativos problemas se, por exemplo, a Parahyba do Norte conseguisse, através de medidas implementadas por seus governantes, diminuir o descaminho de suas mercadorias de subsistência e de exportação, como evidencia o Ofício²⁸ a seguir.

Este ano, que não prometia produção vantajosa a safra atenta a grande destruição que padecerão os engenhos e canaviais com o dilúvio de 1789, já dou carga a dois navios dos mapas juntos, e esta pronta carga para outro, e para muitos mais haveria ser as referidas 82 caixas não fossem para Pernambuco e muitas mil sacas de algodão, couros, solas, e mais grande abundância de efeitos, que saem desta Capitania para aquela. E se esta fosse independente como sempre foi desde sua origem, e tantas vezes a Câmara tem requerido a S. Majestade a desanexe, e deixe independente, seriam muito mais vantajosos os lucros [...].

As autoridades afirmavam que, se as mercadorias não fossem escoadas sem controle para Pernambuco, a Parahyba passaria a prosperar economicamente. O mesmo

²⁸ Ofício do Governador da Parahyba, Jerônimo José de Melo e Castro, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.411, Doc. 2240.

ocorria com outras praças do Norte, cujas produções também estavam submetidas. Em relação à Capitania do Ceará²⁹, que também foi desanexada em 1799:

Pode-se seguramente afirmar que até esse tempo era desconhecida e considerada como árida e estéril, e por isso não teve nunca donatário, de cuja falsa opinião não tirou pequeno partido a praça de Pernambuco, que ainda dela tira avultadíssimas somas, não só com o prejuízo dos seus habitantes, mas até da Real Fazenda, como tenho por vezes mostrado (ALARDO DE MENEZES, 1997, p. 39).

Ressaltamos que nossa intenção não é refutar as afirmativas dos pesquisadores vinculados ao Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, acerca da dependência política e, sobretudo, econômica da Parahyba do Norte a Pernambuco, e sim, evidenciar que a Parahyba tornou-se uma caudatária de cuja produção de gêneros Pernambuco não podia prescindir. A potencialidade do Brejo parahybano em relação à produção de gêneros para abastecer a demanda, não só do mercado externo, mas, principalmente, do mercado interno, foi notória. A sua permanência como centro agrícola da Parahyba estendeu-se até fins do século XIX, como salienta Joffily (1977), quando afirma que

o desenvolvimento da agricultura nos brejos, hoje constitui o maior centro de agricultura no estado. Nesse oásis da Borborema, além da farinha, rapadura, açúcar, milho, feijão, favas, fumo e algodão, seus principais produtos de exportação, cultivava-se o café especialmente em Bananeiras, Areia, Alagoa Nova, donde já é exportado para outros municípios (pp. 200-201).

Sabemos que a produção de gêneros utilizados na subsistência da Parahyba era realizada por escravos, homens livres pobres e índios, sob as orientações das autoridades portuguesas, como ocorreu no início do século XIX, quando o governador Luís da Mota Fêo³⁰ impeliu os “homens da terra” para implementar a “Pia Sociedade Agrícola”, medida que durou pouco, mas que tinha o intuito de socorrer a pobreza e promover a agricultura.

Dos gêneros de subsistência produzidos, o principal, sem dúvida, era a farinha. Era ela que mantinha a força do trabalhador tanto nas lavouras quanto no corte de madeiras ou nos engenhos, e, é por isso, que lhe atribuímos maior relevância dentre os gêneros produzidos na Parahyba.

²⁹ Memória Sobre a Capitania Independente do Ceará Grande, de Luis Barba Alardo de Meneses, no ano de 1814. In: Documentação Primordial sobre a Capitania Autônoma do Ceará, 1997, p. 39.

³⁰ Ofício do Governador da Parahyba, Luís da Mota Fêo, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia João Rodrigues de Sá e Melo. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.577 - Doc. n° 3161.

Apesar de ser produzida internamente, a farinha por muitas vezes faltou às famílias parahybanas, principalmente nos períodos de seca – como ocorreu nos anos de 1791, 1792 e 1793 –, a ponto de não haver até mesmo as sementes (manivas) para o plantio da mandioca, de onde se extraía a farinha. Devido às condições de miséria em que se encontrava a Parahyba, a produção de farinha, que era considerada o “pão do paiz”, deveria ser incentivada em toda parte, e, nesse sentido, os índios de São Miguel na Baía da Traição, localizada no litoral Norte da Parahyba, se destacavam. Segundo Maximiano Lopes Machado (1977),

na dita baia há uma vila de índios, chamada de São Miguel, e tem muitos moradores tanto na praia como na sua circunvizinhança, e é terra abundante de peixe, e a farinha sempre é vendida n’aquele lugar, pela abundancia que há d’ella, por mais cômodo preço que em parte alguma do governo da Parahyba e à proporção em todos os mais gêneros acontece o mesmo. (p. 512)

O escoamento da produção parahybana poderia ocorrer através das vias terrestre ou marítima, dependendo da disponibilidade dos recursos, das características dos produtos, do clima, etc.. Além de abastecer a Parahyba em períodos de fartura, a farinha dessa região seguia em embarcações que transportavam madeira, algodão e outros produtos para a praça pernambucana no final do século XVIII e durante o XIX, através dos portos de Mamanguape e Baía da Traição.

O rio Mamanguape foi bastante navegado no período por embarcações que faziam o escoamento da produção da região do Brejo para a praça do Recife. O governador Fernando Delgado Freire de Castilho, em seu relatório de 1799 sobre a Capitania, confirma a referida asserção ao mencionar que na “[...] povoação de Mamanguape situada ao pé do rio deste nome [...] entram muitos barcos e sumacas [...]” (FREIRE DE CASTILHO *apud* PINTO, 1977, p.207).

A Figura 4 demonstra que no ano de 1798 a produção destinada à subsistência e à exportação do então “Distrito do Bruxaxá”, pertencente à Paróquia de Mamanguape, era composta de: açúcar, algodão, tabaco, arroz, goma, sola, feijão, milho, dentre outros produtos, que constam no Mapa³¹ concernente à exportação do referido Distrito, para as praças da capital da Parahyba e de Pernambuco.

³¹ Ofício do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo os mapas gerais relativos aos habitantes da

Mapa da exportação dos produtos da Paróchia de Mamanguape Districto do Bruxaxá no ano de 1798.					
Portos para onde Forão exportados	Algodão	Feijão	Sola	Farinha	
	Alqueire	Alqueire	Centos	Alqueire	
Pernambuco	500	0	130	0	2083 \$ 000
Parahyba	200	10	100	6	1010 \$ 000
Total	700	10	230	6	3093 \$ 000
Estes foram os gêneros exportados do meo Districto segundo as notícias que me derão os Negociantes, Agricultores; declaro que estes gêneros foram conduzidos por terra para os mencionados lugares. Bruxaxá, 1 de Janeiro de 1799. Bentto Casado de Oliveira					

Figura 4 - Mapa da exportação dos produtos da Paróchia de Mamanguape Districto do Bruxaxá no ano de 1798. Fonte: Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.460 - Doc. n° 2510, p.409. Adaptação: Ocione Fernandes.

Pertencente ao Distrito de Bruxaxá³², Paróquia de Mamanguape, esse mapa é assinado por Bento Casado de Oliveira, que, segundo Horácio de Almeida (1980), está entre os “vultos de prestígio” da Vila Real do Brejo de Areia. Através das informações que Casado de Oliveira recebia dos negociantes e agricultores, é possível perceber que, nesse momento, a

Parahyba no ano de 1798. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.460 - Doc. n° 2510, p.409.

³² Como já explicitamos, Sertão de “Bruxaxá” foi a denominação inicial dada à Vila Real do Brejo de Areia.

maior parte dos produtos direcionados à exportação seguiu por terra para Pernambuco, enquanto que os de subsistência foram para a Capital da Parahyba.

No entanto, essa não era a regra, e, muitas vezes, as autoridades parahybanas reclamavam do escoamento dos gêneros de subsistência para Pernambuco. Dessa região, seguindo em direção à praça pernambucana, a produção do Brejo da Parahyba era escoada acompanhando as *Estradas das Boiadas*³³, ou através de embarcações como o bergantim³⁴, carregados com diversos produtos que adentravam na barra do rio Mamanguape e faziam o transporte até Pernambuco, de onde seguiam para as cidades do Porto e de Lisboa por intermédio e financiamento dos “comerciantes de grosso trato”.

Mesmo com o decreto do governo português promovendo a extinção da “Companhia de Comércio de Pernambuco e Parahyba” no início da década de 1780, somado à carta régia de 17 de janeiro de 1799 que “separou” a Parahyba do Norte da subordinação ao governo de Pernambuco, suas finanças permaneciam atreladas à Capitania vizinha. Segundo Horácio de Almeida (1980), durante o período em que a Parahyba esteve anexada a Pernambuco, “os produtos da lavoura, principal fonte de arrecadação, escoavam-se, em grande parte, pelo porto do Recife, e essa sangria durou muito tempo, prolongou-se por anos a fio, mesmo depois de restabelecida a autonomia da Paraíba” (p.113).

De acordo com a Figura 5, percebemos que, durante a subordinação política da Parahyba do Norte, sua produção esporadicamente era exportada para a Europa, sem intermediação em Pernambuco. Dentre outros aspectos, constatarmos que o couro, em conjunto com mercadorias como madeira, açúcar e algodão, apresenta-se significativamente na pauta de exportação parahybana.

³³ Abordaremos as *Estradas das Boiadas* no segundo capítulo, em “Estradas de gado e estradas vicinais: interligando o Brejo ao Sertão”.

³⁴ Falaremos sobre esse tipo de embarcação no terceiro capítulo.

Gêneros exportados	Tipo e nome das embarcações	Responsável pela embarcação	Origem e destino da carga	Data do documento	Referência do documento
Madeira de construção	Paquete - Nossa Senhora do Carmo e São José	Tomás Joaquim de Medeiros	Da Parahyba para Lisboa	14/08/1790	Nº - 2223
Açúcar, couro, m e atanados	Navio – Santo Antonio e Delfim	Antonio Leonardo de Mendonça	Da Parahyba para Lisboa	20/04/1791	Nº - 2239
Couro, açúcar, algodão, mel e vaquetas	Navio – J.M.J. e Boa União	Antonio Lopes Pinheiro	Da Parahyba para Lisboa	/ /1791	Nº - 2249
Açúcar, couro e algodão	Navio – Vigilante	Diogo Francisco dos Santos	Da Parahyba para Lisboa	/ /1792	Nº - 2281
Açúcar, couro, m e atanados	Navio – Santo Antonio e Delfim	Francisco José Rodrigues Aguiar	Da Parahyba para Lisboa	18/08/1795	Nº - 2338
Courama, algodão e açúcar	Navio – Santo Estevão	Simão Luís do Cabo	Da Parahyba para Lisboa	20/11/1798	Nº - 2461
Açúcar, algodão e couro	Sumaca – Nossa Senhora da Conceição, São José e Almas	Manuel Luís de Bastos	Da Parahyba para Lisboa	18/12/1799	Nº - 2557
Açúcar, algodão, melaço, couro, sola e paus	Bergantim – Lebre	Manuel Pinto da Cunha	Da Parahyba para Lisboa	09/05/1800	Nº - 2585

Figura 5 - Cargas que seguiram da Parahyba do Norte para Lisboa, entre 1790 e 1800. Fonte: Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002. Elaboração: Ocione Fernandes.

A produção de couro nos curtumes dos sertões da Parahyba do Norte e das capitanias vizinhas possibilitou a sua inserção no quadro de exportação parahybana para o mercado externo, embora este não estivesse inserido nos “ciclos econômicos” da economia brasileira.

[...] o curtimento de sola e pelicas, que se trabalha em todos os sertões; servem-se dos couros das rezes que matam e dos couros que vão comprar às terras do Piauí; o curtimento porém é grosseiramente feito pelos poços dos riachos. Esta mesma marcha é freqüentemente interrompida pelas contínuas secas, que flagellam este paiz; os annos escassos de chuvas, além de muitas cauças moraes, têm precipitado este paiz na ultima miseria (Descrição Geográfica Abreviada da Capitania do Ceará, pelo Coronel de Engenheiros, Antonio Jozé da Silva Paulet. Documentação Primordial sobre a Capitania Autônoma do Ceará, 1997, p. 9).

A importância dada ao couro durante os séculos XVIII e XIX pode ser atribuída à sua ampla utilização nas mais variadas tarefas do dia-a-dia. Para se ter uma idéia, segundo J. Capistrano de Abreu (1954),

de couro era a porta das cabanas, o rude leito aplicado ao chão duro, e mais tarde a cama para os partos; de couro todas as cordas, a borracha para carregar água, o mocó ou alforje para levar comida, a maca para guardar roupa, a mochila para milhar cavalo, a peia para prendê-lo em viagem, as bainhas de faca, as broacas e surrões, a roupa de entrar no mato, os banguês para cortume ou para apurar sal; para os açúdes, o material de aterro era levado em couros puxados por juntas de bois que calcavam a terra com seu peso; em couro pisava-se tabaco para o nariz (pp. 217-218).

No entanto, a exportação de açúcar e de algodão superava a de couro, sendo assim, por serem os principais produtos de exportação da Parahyba do Norte, mereceram atenção especial dos governantes. Em 1798, Fernando Delgado Freire de Castilho informou³⁵ pormenorizadamente ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho, sobre as etapas do plantio, colheita e beneficiamento do algodão e da cana-de-açúcar.

Freire de Castilho, no entanto, não foi o único a observar e descrever com propriedade as referidas etapas. O viajante Henry Koster (2003) também as descreveu, e em relação à cana-de-açúcar, afirma que:

³⁵ Ofício do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.450 - Doc. n° 2459.

a cana é plantada entre os numerosos tocos, pelo que muito terreno é desperdiçado, e como brotos desses tocos rebentam quase que imediatamente, tal a rapidez da vegetação, as limpas se tornam muito trabalhosas.[...] A estação apropriada para o plantio é meados de julho a meados de setembro, nas terras altas, e de meados de setembro a meados de novembro nas terras baixas. [...] As primeiras canas são cortadas para os engenhos em setembro do último ano, e o corte termina comumente em janeiro ou fevereiro. [...] O engenho deve começar a moer a cana em setembro, mas bem poucos iniciam a moagem antes de meados de outubro porque o plantio não permite o trabalho antes desse prazo. [...] N'algumas plantações vendem grandes quantidades de açúcar e de aguardente na própria sede da produção, e muitas outras fazem moer todas as canas para fazer mel, que eles mesmos destilam e o vendem aos destiladores de pequeno capital, que são numerosíssimos, [...] (pp. 421, 427, 430 e 435).

Quanto ao algodão, ele relata:

As estações do inverno e do estio são mais regularmente marcadas a certa distância do mar, e nessas regiões as variações sucessivas dependem menos da superabundância das chuvas do que de sua escassez. O algodoeiro requer que o tempo esteja seco durante uma boa parte do ano. [...] As terras são limpas para plantar o algodão na maneira ordinária, cortando as árvores e queimando-as, e os buracos para semear são cavados de forma quadrangular, numa distância de seis pés, uns dos outros, e são postos, comumente, seis sementes em cada escavação. A maneira para descaroçar o algodão é simples e podia ser mais simples ainda. Dois pequenos cilindros canulados são postos horizontalmente, um tocando o outro. Cada extremidade desses cilindros, numa ranhura, há uma corda enrolada, ligada a uma grande roda que está distante poucas jardas, onde fixam duas manivelas que são movidas por dois homens. Os cilindros são dispostos a movimentarem-se em sentido contrário, de forma que o algodão é posto em um deles e levado para outro lado, mas as sementes ficam porque a abertura entre os cilindros não é bastante larga para facilitar-lhe a passagem (KOSTER, 2003, pp. 450 - 452).

Após o desmembramento político da Parahyba do Norte, os comerciantes da praça parahybana, diante da impotência frente aos da praça pernambucana, continuavam a fazer o escoamento da farinha, bem como de todos os produtos agrícolas que pudessem abastecer o comércio interno ou serem exportados diretamente para a Europa, pela praça vizinha. Fato este que deixava a Parahyba em situação precária, pois, além de perder os encargos sobre a produção na Junta da Fazenda, prejudicava-se em relação à distribuição interna quando esses comerciantes atravessadores eram induzidos, sob alegações de melhores preços e condições de embarque, a fazer o escoamento pelo porto do Recife.

Acreditamos que os comerciantes que agiam na praça parahybana não passavam de atravessadores sob o financiamento dos *homens de grosso trato* da praça do Recife, ratificando o abandono em que se achava a Parahyba. “Os commerciantes por quem corre o

tracto da capitania são poucos e pobres, meros feitores dos commerciantes de Pernambuco; e a agricultura se acha no maior atrasamento e desalento que pode imaginar-se [...]”. As justificativas em prol da ausência de um comércio direto e sem intermediação para o mercado externo eram muitas, dentre elas, a de que os portos parahybanos não possuíam estrutura para receber embarcações que pudessem viabilizar, sempre que houvesse cargas, o transporte direto para Portugal (FREIRE DE CASTILHO *apud* PINTO, 1977, p.207).

Apesar de ocorrer uma “redefinição” das relações portuárias ocasionada pela chegada da Corte portuguesa, a situação dos portos da Parahyba, nesse período, não era diferente da inércia a que estavam submetidos os portos do Brasil. Segundo Cezar T. Honorato (2002), “O porto no correr do Império, é bom que se diga, não passava de um conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira, [...]” (p.167).

Mesmo com a publicação de um edital em 1798, feito pelo governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, para se fazer o comércio direto com o reino, essa prática, perfeitamente viável diante de preços atrativos, não se desenvolveu. A primeira embarcação que seguiu da Parahyba para Portugal depois que Fernando Delgado assumiu o governo foi o navio Santo Estevão³⁶, carregado com courama, algodão e açúcar, em 20 de novembro de 1798.

Os motivos do esquecimento eram diversos e contraditórios, como por exemplo, a diversidade de madeiras³⁷ extraídas nas matas do litoral Norte da Parahyba – a exemplo da sucupira, que poderia ser transportada diretamente para a Europa, para ser utilizada na fabricação de móveis ou construção naval –, reduzindo o custo do transporte, além de revitalizar o comércio de gêneros agrícolas, já que as poucas embarcações que atracavam nos portos da Parahyba e que seguiam para Lisboa transportavam mercadorias que iam além dos “ciclos econômicos”.

Devido à variedade de mercadorias disponíveis na Parahyba do Norte, as autoridades determinaram que as embarcações não poderiam deixar os portos parahybanos, sem que, de fato, estivessem abastecidas. Por isso, acreditamos que se mercadorias como mel, couro, sola, farinha, etc., não fossem produzidas e exportadas pela Parahyba, a exportação do

³⁶ Ofício do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.451 - Doc. n° 2461.

³⁷ Ofício do Governador da Parahyba, Luís da Mota Fêo, ao[Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, remetendo o mapa das madeiras que saíram do porto da Paraíba para Lisboa. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.535 - Doc. n° 2925.

algodão e do açúcar, em certo sentido se tornaria inviável, visto que, o valor dos fretes era elevado, tanto para praça pernambucana quanto para a Europa.

No quadro a seguir, Figura 6, elaborado a partir da obra de Irineu Pinto (vol. II, 1977), em que consta a “Movimentação de carga e descarga no Porto da Paraíba no período de 1849 a 1862”, Altimar de Alencar Pimentel (2002), evidencia que a navegação de cabotagem, isto é, entre as Províncias do Brasil, superava a navegação de “Longo Curso” para outros países. A importância desse comércio interno durante a segunda metade do século XIX é confirmada a partir da análise, por exemplo, do que ocorreu no ano de 1862, quando das 427 embarcações que atracaram na Parahyba, 63 eram de longo curso e 364 de cabotagem.

Movimentação de carga e descarga no Porto da Paraíba no período de 1849 a 1862

ANOS	Nº. DE EMBARCAÇÕES	LONGO CURSO	CABOTAGEM	TONELADAS	TRIPULAÇÃO
1849	214	19	195	—	—
1854	197	54	143	20.176	—
1855	361	59	302	—	25.161
1858	305	27	278	—	—
1859	184	32	152	—	—
1860	310	45	265	—	—
1861	452	55	397	—	—
1862	427	63	364	59.173	4.611

Figura 6 - Movimentação de carga e descarga no Porto da Paraíba no período de 1849 a 1862. Fonte: PIMENTEL, 2002, p.17. Elaboração: Ocione Fernandes.

Apesar deste quadro não apresentar a demanda de mercadorias direcionadas aos mercados interno e externo, através da análise de alguns mapas de cargas referentes à exportação da Parahyba do Norte para Lisboa, percebemos significativa quantidade de mercadorias que complementavam os carregamentos de açúcar e algodão, já que estes produtos constituíam a base da pauta de exportação parahybana até meados do século XIX, como salienta Horácio de Almeida (1980):

No meado do século, o algodão vai perdendo terreno para a cana-de-açúcar, que passa daí por diante a ocupar o primeiro lugar na ordem da produção agrícola. Nem por isso deixou o algodão de pesar, ainda como valiosa contribuição, na balança comercial do município. Haja vista a colheita de 1862, estimada em 18.000 arrobas, a maior de todos os municípios da Paraíba, segundo certifica o relatório do presidente Araújo Lima. Enquanto Areia produz 18.000 arrobas de algodão, Mamanguape registra uma colheita no mesmo ano de apenas 2.500 arrobas, São João do Cariri de 1.000 e Cabaceiras de 800. No tocante à cana-de-açúcar, é de lamentar que o referido documento não atribua volume à produção do Brejo de Areia, limitando-se a dizer que o plantio é feito em larga escala (p.100).

Por fim, constatamos que, entre o final do século XVIII e o final do XIX, as oscilações ocorridas na produção do açúcar e do algodão parahybano, considerados seus principais produtos, cambiavam de acordo com a demanda do mercado. Essas oscilações propiciaram às vilas do Brejo participação significativa na balança comercial da Parahyba do Norte. No entanto, para ratificar essa constatação, é preciso analisar como ocorriam essas mútuas relações de dependência junto à praça pernambucana e ao mercado externo. Deste modo, o capítulo seguinte, abordará, através das “Estradas de Gado”, a importância das relações econômicas e sociais para interligar o Sertão e o Brejo da Parahyba do Norte, à praça pernambucana.

2 - O BREJO PELO SERTÃO E O SERTÃO PELO BREJO: PRODUÇÃO E MOVIMENTO, DE MERCADORIAS E DE PESSOAS

2.1 - Conceito e qualificações do Sertão parahybano: “Sertão de Bruxaxá”

Analisar a produção do espaço do Brejo parahybano e perceber a sua delimitação em decorrência das atividades sócio-econômicas, demanda a interdisciplinaridade no estudo desse espaço de produção e de circulação. Nossa intenção é analisar a construção do imaginário³⁸ sertanejo na Parahyba do Norte e perceber semelhanças e divergências de qualificações referentes à intensidade das práticas sócio-econômicas processadas entre esse espaço instável, representado pelo Sertão, e outro mais dinâmico, isto é, o Brejo parahybano, que, por oposição, justifica a sua qualificação.

No Brasil, a temática do Sertão ultrapassou o século XIX através das diferentes qualificações e narrativas que recebeu. Segundo Lúcia Lippi (1998):

Na literatura brasileira, o tema do sertão aparece pelo menos sob três perspectivas. A primeira é o "sertão como paraíso", que se expressa basicamente no romantismo [...]. Esta linha romântica se mantém no século XX por figuras como [...] Afonso Arinos, na veia mais erudita e de elite. A segunda forma de lidar com o sertão o associa ao inferno. O destempero da natureza, o desespero dos que por ele perambulam (retirantes, cangaceiros, volantes, beatos), a violência como código de conduta, o fatalismo, são os principais traços apontados. Euclides da Cunha é certamente um dos representantes desta leitura do espaço do sertão. Por fim, o sertão é o purgatório. Lugar de passagem, de travessia, definido pelo exercício da liberdade e pela dramaticidade da escolha de cada um. Identificado como lugar de penitência e de reflexão, o sertão aparece como reino a ser desencantado e decifrado. Aqui estamos no mundo de Guimarães Rosa (pp. 195 -215).

Como demonstramos no primeiro capítulo, o Brejo da Parahyba do Norte recebeu até a segunda metade do século XVIII, a denominação de Sertão, ou seja, “Sertão de Bruxaxá” (ALMEIDA, 1980, p. 7). Essa prática de se atribuir o termo Sertão às terras próximas à costa não se limitou ao Brejo. A esse respeito, Horácio de Almeida (1980), adverte: “A palavra sertão designava toda terra que ficava situada no interior do país. Às vezes, a própria costa tomava a denominação de sertão, quando desabitada” (p.7).

³⁸ Segundo Moraes (2002, p. 13), por ser uma construção simbólica atribuída em contextos históricos específicos a lugares diferenciados, e que se adapta a valores produzidos por discursos e projetos distintos; o Sertão pode ser definido como um imaginário, passível de utilização para qualificar uma dada realidade.

As relações de interdependência entre o Brejo e o Sertão parahybano, foram definidas, segundo Andrade (1997, p. 28 -31), a partir do desenvolvimento de atividades econômicas. Elas estabeleceram a divisão social do trabalho, instituída pelas formas de uso e troca de mercadorias. Tais relações, desenvolvidas de forma conflituosa, acentuaram as diferenças que viabilizaram a sua mobilidade de produção e de circulação. Podemos dizer que "o espaço revela a sua especificidade quando cessa de ser confundido com o espaço mental e identificado com o físico, ganhando dimensão de produto social, posto que contém relações sociais de produção, lugares apropriados, [...]" (CARLOS, 1996, p.123).

Assim, o espaço produzido é estabelecido por meio de relações sociais que impulsionam as atividades econômicas. A produção do espaço do Brejo descortina-se através da reprodução de suas relações com o Sertão parahybano, considerando os agentes sociais (comerciantes, viajantes, homens livres pobres, escravos, religiosos, políticos, proprietários de terra, etc.), engajados em atividades econômicas, que, por sua vez, produzem qualificações implementadas ou incentivadas pelo Estado.

Em formação durante o Império, ou seja, na maior parte do século XIX, o Estado brasileiro foi pensado pela elite política do país³⁹ em meio à possibilidade de fragmentação, como acontecera com a América espanhola. Nesse sentido, era preciso “conhecer, conectar, integrar, povoar” o Brasil como forma de manter e expandir, o seu território, num momento em que as fronteiras entre os países da América, ainda não estavam definidas, bem como a construção de uma identidade brasileira, imprescindível à construção de um Estado-Nação.

No período Imperial, os sertões brasileiros foram definidos como locus da barbárie, sendo sua apropriação legitimada como uma obra de civilização. Conhecer, conectar, integrar, povoar, ocupar, são metas que compõe a modernidade ao sertão, qualificando-o como o espaço-alvo de projetos modernizantes. (MORAES, 2002, p. 19).

Por não poder ser delimitado apenas como uma materialidade produzida em decorrência de relações sociais de produção, podemos dizer que o Sertão é um espaço ideológico qualificado de acordo com os interesses dos governos e as tendências econômicas predominantes a cada época.

[...] o sertão não se qualifica pela intervenção das sociedades sobre a superfície da terra. Não são as obras da ação humana que individualizam tal espaço. Não são

³⁹ A esse respeito ver José Murilo de Carvalho em (Brasil: nações imaginadas / Brasil: outra América. In: Pontos e Bordados: Escritos de História e Política. Belo Horizonte: UFMG, 2005).

construções específicas ou seu adensamento que lhe confere singularidade. Antes a ausência de tais elementos é que aparece como fator de distinção em sua delimitação. Também não são as atividades produtivas ali praticadas que o qualificam ou mesmo a marca de tais atividades numa paisagem local. O sertão não se constitui como uma materialidade criada pelos grupos sociais em suas relações com os grupos terrestres (MORAES, 2002, p. 111-112).

Nesse sentido, percebermos que no início do século XIX, Henry Koster (2003), comerciante e senhor do engenho Amparo, em Pernambuco, caracteriza essa impossibilidade de delimitação espacial quando fala sobre os agentes sociais do interior:

“Os habitantes do Sertão, do interior, vão mais ao Recife por este apresentar pronto mercado aos seus produtos” e deixam de lado a Parahyba, por terem certeza de achar melhor preço ali para os seus produtos. Podemos dizer que Koster utiliza uma referência que expressa a construção de uma imagem simbólica a partir de valores econômicos e culturais (p.240).

Variável no tempo e no espaço, a imagem do Sertão parahybano adaptou-se a juízos e valores, produzidos por discursos de sistemas políticos e econômicos distintos. Exemplo disso é o imaginário produzido por Irenêo Joffily (1977) em *Notas sobre a Parahyba - 1892*, cuja argumentação política visava reformar o estado físico do Sertão, como depreendemos a seguir:

Convencido de que a multiplicação dos açudes reformaria o estado physico do sertão, além das grandes vantagens que traria incontinente para a criação e a agricultura; julgamos que o governo commete grave falta em não auxiliar ou promover por todos os meios a sua construção com a solidez desejável (pp. 187-189).

Acerca desses tipos de discurso produzidos por Koster (2003), no início, e por Joffily (1977) no final do século XIX, Moraes (2002) diz o seguinte:

[...] o sertão trata-se de uma imagem construída por um olhar externo, a partir de uma sensibilidade estrangeira e de interesse exógenos, que atribuem aquele espaço juízos e valores que legitimam ações para transformá-lo. Mesmo aquelas concepções que veiculam uma visão positiva desses lugares vão equacionar tal positividade como um potencial adormecido, cuja efetivação prática demandaria ações transformadoras da realidade vigente (p. 19).

As imagens vislumbradas tanto por Koster (2003), quando se refere aos “habitantes do sertão”, como por Joffily (1977), quando almeja “reformular o estado físico”

deste, compõe qualificações que refletem os ditames político, econômico e cultural da Parahyba do Norte. Durante o período imperial brasileiro, a dificuldade de acesso e a potencialidade inexplorada referente ao Sertão parahybano constituem características que ficam em evidência quando há um expresse apoio de autoridades à produção e ao escoamento de mercadorias. Mesmo que não haja uma atribuição sertaneja para determinadas mercadorias, o incentivo às relações sociais de produção ligadas à criação ratifica tal condição.

Em conjunturas cuja comunicação entre os continentes era realizada através de correspondências⁴⁰, os projetos do governo luso foram implementados por setores ligados a este, responsáveis pelos ditames da política e da economia, o que acabava reverberando nas relações sociais.

Apesar de não haver incentivo material para o aumento da produção de gêneros na Parahyba do Norte, o governo luso, com frequência, determinava a produção de diversas mercadorias, com o intuito de consumi-las ou de comercializá-las na Europa. Nesse sentido, apresentamos uma correspondência⁴¹ que discorre acerca da possibilidade de produzir e comercializar “queijo e carne de salmoura” provenientes da Parahyba do Norte.

Ao Illmo. Exm. Sr. Martinho de Mello e Castro que seu criado Diogo Ignácio de Pina Marques tem a honra de apresentar [...] estes dois queijos vindos da Parahyba mandados pelo Ouvidor daquela Capitania e que [...] primeiro se forem estimáveis, e merece este Ministro se lhe houve este zelo para continuar a animar aquellos habitantes a aproveitarem o leite, e criar este ramo de commercio, que os Ingleses, e Holandeses todos os anos levão de Portugal trezentos mil cruzados: O mesmo Ministro remete hum barril de carne de salmoura o qual primeiro quero deixar passar seis mezes sem o abrir para ver se se conserva em bom estado para poder informar a S. Exa.; que a conseguinte que se conferio, será muito útil também porque os mesmos estrangeiros introduzem neste Reino a carne de salmoura Pro consumo do Arsenal da Marinha, e Navegação Mercantil, em que todos os anos nos tirão [...] deste commercio noventa mil cruzados pouco mais ou menos. S. Exa. desculpará [...] essa liberdade. [...] 7 de janeiro [...] 1790.

Mercadorias do tipo queijo e carne, produzidas nos lugares destinados à criação, ou seja, no Sertão, eram escoadas para o Brejo, opondo-se e unindo-se, às relações sociais de produção desenvolvidas nesse espaço, que, por sua vez, abastecia de gêneros alimentícios a praça da Parahyba e as praças vizinhas, visto que,

⁴⁰ Abordaremos a importância das correspondências para as práticas econômicas e sociais, no terceiro capítulo.

⁴¹ Correspondência do Desembargador dos Agravos, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.406 - Doc. n° 2216.

[...] havia muito que vender em produtos da lavoura e, via de regra, quase tudo se escoava para o sertão. Era no brejo que se davam as trocas dos produtos da região agrícola com os da pastoril. Essas trocas, de ordinárias, se processavam nos dias de feira aos sábados (ALMEIDA, 1980, p. 113).

O difícil acesso ao Sertão parahybano, e, conseqüentemente, às mercadorias produzidas por relações sociais nesse espaço, refletem um sistema de referências que comporta as condições de transporte e as escalas geográficas assinaladas pelas perspectivas do qualificador, ajustando-se ao seu espaço de circulação, bem como, ao grupo social em que se inseria. Nesse sentido, podemos citar a perspectiva de Joffily (1977), na segunda metade do século XIX: "Ao meio dia parti da vila de S. João deixando constrangido o suave cômodo de uma rede sertaneja para afrontar os raios solares dardejados perpendicularmente sobre a terra ressequida" (p. 393).

Depreendemos que quando Joffily qualifica de "sertaneja", uma rede de dormir, na "vila de São João" (atualmente - São João do Cariri), ele percebia o Cariri parahybano, naquele momento, como um espaço inserido no Sertão parahybano. Por isso, é preciso salientar que, mesmo estando localizada no Cariri parahybano, isso não significa que a cidade de São João do Cariri, também não pudesse ser denominada de Sertão. É nesse sentido que, em artigo intitulado "A conquista do espaço: sertão e fronteira no pensamento brasileiro", Lúcia Lippi (1998) procura mostrar a importância da conquista do espaço territorial na construção da identidade nacional, e afirma que a região "semi-árida", ou seja, inclusive o Cariri, também era definido como Sertão.

O lugar geográfico ou social identificado como sertão acompanha este caminho que recebe ora uma avaliação positiva, ora negativa. As definições de sertão fazem referência a traços geográficos, demográficos e culturais: região agreste, semi-árida, longe do litoral, distante de povoações ou de terras cultivadas, pouco povoada e onde predominam tradições e costumes antigos (LIPPI, 1998. pp. 195-215).

As qualificações concernentes ao Sertão parahybano apresentam-se diferentes em relação ao imaginário que recai sobre o tema Sertão no Brasil, característica que, pela intensidade e duração das relações sócio-econômicas processadas entre o Sertão parahybano, a praça pernambucana e o Brejo, opõe-se à visão de que a intensificação dessas atividades "caminha no sentido da superação da condição sertaneja, chegando no limite a condição de integração plena dos espaços considerados, o que os qualifica como indiferenciados em face aos seus entornos (logo como não sertões)" (MORAES, 2002, p. 17).

Essa oposição fundamenta-se na análise da afirmação de Joffily (1977) quando da referência às atividades sócio-econômicas do Sertão parahybano com o Brejo e com as praças de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará, legando mobilidade às suas relações sociais de produção. No entanto, Moraes (2002) apresenta outro tipo de visão concernente à idéia de Sertão, cuja qualificação diferenciadora não incide apenas sobre determinados lugares, mas também, sobre seus habitantes e o seu modo de viver. Nesse sentido, afirmamos que a construção do Sertão parahybano se deu através das atividades sócio-culturais que o diferenciam em relação às de outros lugares.

Assim, podemos dizer que, o sertão parahybano é "requalificado" a cada contexto de produção presente nesse espaço, ou seja, ele muda em decorrência das análises pautadas em relações sócio-culturais articuladas com o discurso político-ideológico em vigor (MORAES, 2002).

Se as relações sócio-econômicas entre o Brejo e o Sertão possuem periodicidade, a intensificação dessas relações em dado espaço, somada às características culturais inerentes a adjetivação sertaneja, corrobora para estipular tal qualificação durante conjunturas diferentes, posto que se mantém espacialmente sob a denominação sertaneja.

Vejamos a qualificação de Joffily (1977) para o Sertão da Parahyba, em 1892, quando se refere às relações sócio-econômicas desse espaço com o Brejo parahybano:

Os brejos estenderam a sua influência para o sertão em um raio de 50 a 60 léguas, e nelle está comprehendida grande parte do sertão do Rio Grande do Norte e parte das ribeiras de Pageú e Moxotó, pertencentes à Pernambuco. A parte extrema do sertão da Parahyba, comprehendida nas ribeiras de Piancó, alto-Piranhas e rio do Peixe, contigua aos Carirys Novos, sempre esteve dependente desse grande celleiro e alli, não na Borborema, são feitas todas as suas provisões de mantimentos (p. 227).

Ao publicar “Brejo de Areia”, na segunda metade do século XX, Horácio de Almeida (1980) discorre sobre as questões políticas, econômicas e culturais do Brejo parahybano, opondo e unindo de forma recorrente, as relações sociais de produção desse espaço à sua qualificação de Sertão. No entanto, mesmo dispondo de perspectivas espaciais que, somadas ao desenvolvimento dos meios de transporte, ampliaram o seu espaço de circulação, ele apresenta uma perspectiva próxima à de Joffily (1977).

Outro centro de maior abundância não havia por perto, onde o sertanejo pudesse se abastecer das utilidades necessárias ao seu consumo. Tropas de burro chegavam de todas as ribeiras, dos Cariris e de além Borborema, uma vez que o brejo estava em condições de suprir o sertão num raio de 60 léguas. De outro lado, comércio em

grosso somente em Pernambuco, nas cidades de Goiana e Recife, a maior distância do sertão. O da capital, igualmente afastado, era demasiado fraco para estender seu raio de ação além da várzea do Paraíba. A única firma de importância que possuía, a de Vitorino Pereira Maia, estabelecida com o gênero de estivas, terminou falida (ALMEIDA, 1980, p. 114).

Constatamos que, tanto na descrição de Joffily (1977), quanto na de Almeida (1980), as relações de interdependência do Brejo com suas qualificações de Sertão, constituem a produção de ambos os espaços. Por isso, a intensificação dessas atividades inviabilizava a qualificação do Sertão parahybano como sendo uma oposição ao Litoral. De acordo com Moraes (2002), "A dualidade mais repetida no pensamento social brasileiro opõe o sertão ao litoral" (p. 15).

Podemos dizer, deste modo, que, em decorrência das relações econômicas e sociais com o Brejo, a construção do imaginário sertanejo na Parahyba durante o século XIX dá-se de forma específica, ou seja, através da unidade resultante da oposição ao Brejo e não ao Litoral. Nesse sentido, Horácio de Almeida (1980) afirma que "[...] o sertanejo comia feijão com rapadura e o brejeiro adoçava com rapadura o seu café. Do sertão ao brejo dizia-se que onde houvesse farinha e rapadura estaria o pobre de barriga cheia, em condições de enfrentar a mais prolongada seca" (p. 101).

Em relação aos hábitos alimentares, percebemos que quando se trata de farinha e rapadura, a utilização desses produtos pelos sertanejos e brejeiros convergia, embora se diferenciando em alguns aspectos. Se no Sertão parahybano, por exemplo, comia-se como sobremesa rapadura, proveniente do Brejo, com tutano⁴² de boi, como salienta Joffily (1977):

O tutano dos ossos era o que mais apreciavam da *matrutagens*, por ser considerado entre todas as comidas como a que dava mais vigor. Nessas ocasiões por meio de uma pedra roliça ou de um cepo de madeira rija, batias-se repetidas vezes na cabeça do corredor, que é o osso do braço partido em duas partes; cravava-se depois a faca de campo e deixava-se despejar até os últimos pingos toda graxa que era dividida entre os convivas; ou então juntava-se toda ella em um prato, sendo misturada com rapadura para ser servida como sobremesa (p. 239)

no Brejo, adicionava-se mel de engenho ao queijo produzido nas fazendas do Sertão parahybano. Essa permuta de mercadorias entre o Brejo e o Sertão, processada durante os séculos XVIII e XIX, produziu, historicamente, na escassez ou na prosperidade, na alegria ou na tristeza, os hábitos alimentícios de seus habitantes.

⁴² Substancia gordurosa presente no interior dos ossos de animais, e que é apreciada pelos habitantes do Sertão como um alimento nutritivo.

Nesse sentido, na condição de pesquisador da cultura popular do Brasil, Luis da Câmara Cascudo (2004), ao analisar a sociologia da alimentação brasileira, foi pioneiro ao fazer a discussão sobre “alimento” no país. Segundo ele, é “Inútil pensar que o alimento contenha *apenas* os elementos indispensáveis à nutrição. Contém substâncias imponderáveis e decisivas para o espírito, alegria, disposição criadora, bom humor” (p. 348).

Amplamente utilizadas na alimentação do dia-a-dia, por proprietários de terras e de engenhos, e por escravos e homens livres pobres, etc., a farinha e a rapadura, no Brejo e no Sertão, possuíam relevância cultural e fisiológica, pois se constituíam como “alimento” tanto para os mais abastados, quanto para os mais necessitados.

Entendemos, portanto, que, como afirma Rodrigues (2001), “[...] a categoria sertão não guarda nenhuma essencialidade fora das experiências sociais dos sujeitos que o nomeiam, seus sentidos são o amálgama de experiências históricas variadas, muitas vezes ambíguas, contraditórias e antagônicas” (p. 115).

Assim, ao analisarmos o escoamento de mercadorias na Parahyba do século XIX, através de algumas referências ou descrições coligidas em obras de Irenêo Joffily (1977). Irineu Pinto (1977), Horácio de Almeida (1980) e José Américo de Almeida (1994), percebemos que as imagens construídas por esses autores em relação ao Sertão parahybano, foram pautadas em atividades econômico-culturais com o Brejo. Isso implica, de certa forma, na análise de um pelo outro, através da dinâmica existente entre a produção, o consumo, a venda e a troca de mercadorias agrícolas e pastoris.

Dessa forma, constatamos que durante diferentes perspectivas políticas e econômicas, as descrições dos autores mencionados acerca do Sertão parahybano, acentuaram algumas semelhanças e divergências, que caracterizam a mobilidade inerente ao Brejo, transmitindo aos habitantes de ambos os espaços, identidades culturais que refletem o intercâmbio entre suas atividades sócio-econômicas, a exemplo da alimentação, que a nosso ver, suscitou características próprias tanto ao Sertão, como ao Brejo da Parahyba do Norte.

Por fim, percebemos que, nas referências sobre o escoamento de mercadorias que saíam e que chegavam ao interior, o Sertão parahybano foi sendo qualificado como um lugar de difícil acesso a ser integrado sob os auspícios do Estado, unindo-se e opondo-se ao Brejo, através das Estradas de Gado, para auxiliar na manutenção das praças da Parahyba do Norte e de Pernambuco, em suas demandas para abastecer os mercados interno e externo, sobretudo, no período áureo da produção algodoeira, pois, assim como o açúcar, o algodão

produzido na Parahyba possuía qualidades que os colocaram em primeiro lugar na pauta de exportação da Província durante o século XIX.

2.2 - Estradas de gado e estradas vicinais: interligando o Brejo ao Sertão

Se a Bahia ocupava os sertões de dentro, escoavam-se para Pernambuco os sertões de fora, começando de Borborema e alcançando o Ceará, onde confluíam a corrente baiana e pernambucana. A estrada que partia da ribeira do Acaracu atravessava a do Jaguaribe, procurava o alto Piranhas e por Pombal, Patos e Campina Grande, bifurcava-se para o Paraíba e Capibaribe, avantajava-se a todas nessa região. Também no alto Piranhas confluíram o movimento baiano e o movimento pernambucano, como já fica indicado (ABREU, 1954, pp. 221-222).

Durante os séculos XVIII e XIX, as principais estradas do Ceará, do Rio Grande do Norte e da Parahyba do Norte afluíam em direção a Pernambuco, devido à supremacia econômica de sua praça. Assim ocorria com a Estrada do Espinharas, que atravessava de Leste a Oeste a Parahyba do Norte, ramificando-se com estradas vicinais, que, por sua vez, se interligavam a diversas povoações e cidades.

Quanto à relevância da Estrada do Espinharas para as relações econômicas e sociais ocorridas na Parahyba, Irenêo Joffily (1977) afirma que:

esta foi a grande artéria que ligava à capital os sertões mais afastados da capitania, ligando igualmente estes aos das suas vizinhas, e esta comunicação tem-se mantido sem a menor interrupção até hoje. Outras estradas, as vicinais, com o correr dos anos forão-se entroncar nesta, que com o progressivo aumento da população tornou-se de animado transito, já pelas boiadas dos sertões do Ceará, Rio Grande e Parahyba destinadas ao grande mercado de Olinda e Recife; já pelos numerosos comboios de cereaes e de mercadorias estrangeiras, que dos brejos e das praças da Parahyba e Recife partião constantemente para essa extensa região (p. 226).

Do Sertão parahybano para o Brejo e para a praça pernambucana, era freqüente o escoamento de mercadorias direcionadas à subsistência e à exportação. Segundo José Américo de Almeida (1994), o Sertão “exporta(va): gado vacuum e cavalar, queijo, couros, peles, carne, algodão, cera de carnaúba, etc..” (p. 605).

A carne-de-sol e o queijo, respectivamente, bem como a farinha e a rapadura, sortiam as feiras da Parahyba, caracterizando a permuta de mercadorias produzidas no Sertão

e no Brejo, tendo sido este, à época, segundo a historiografia local, o responsável pela subsistência dos parahybanos, sobretudo devido à variedade e a quantidade da sua produção, que o levou a ser chamado de “celeiro do sertão”.

Os sertanejos vinham ao Brejo em comboios de burros que serviam para transportar a rapadura. Para se alimentar durante a viagem e também para vender aos habitantes do Brejo, eles traziam a carne seca de bode. Os comboios de burro partiam da região carregados de rapaduras e de aguardente além dos cereais ali produzidos: feijão, fava, milho e a farinha de mandioca. O Brejo torna-se um verdadeiro celeiro do Sertão (MOREIRA, 1990, *apud* MOREIRA & TARGINO, 1997, p. 90).

Entretanto, durante o século XIX, também era possível se encontrar algumas feiras no Sertão. A sociabilidade nas feiras do Sertão era notória devido à permuta dos hábitos e costumes, que conferiam singularidade à maneira de viver dos sertanejos. Dentre estes, podemos citar a disposição das mercadorias no chão e os desafios de cantadores no meio do aglomerado de mercadorias e de pessoas. Em publicação coordenada pelo IBGE sobre os “Tipos e aspectos do Brasil”, Figura 7, o desenhista Barboza Leite, ilustra um texto de Maria Francisca Thereza C. Cardoso (1975), onde é possível percebermos a dinâmica social de uma feira sertaneja.

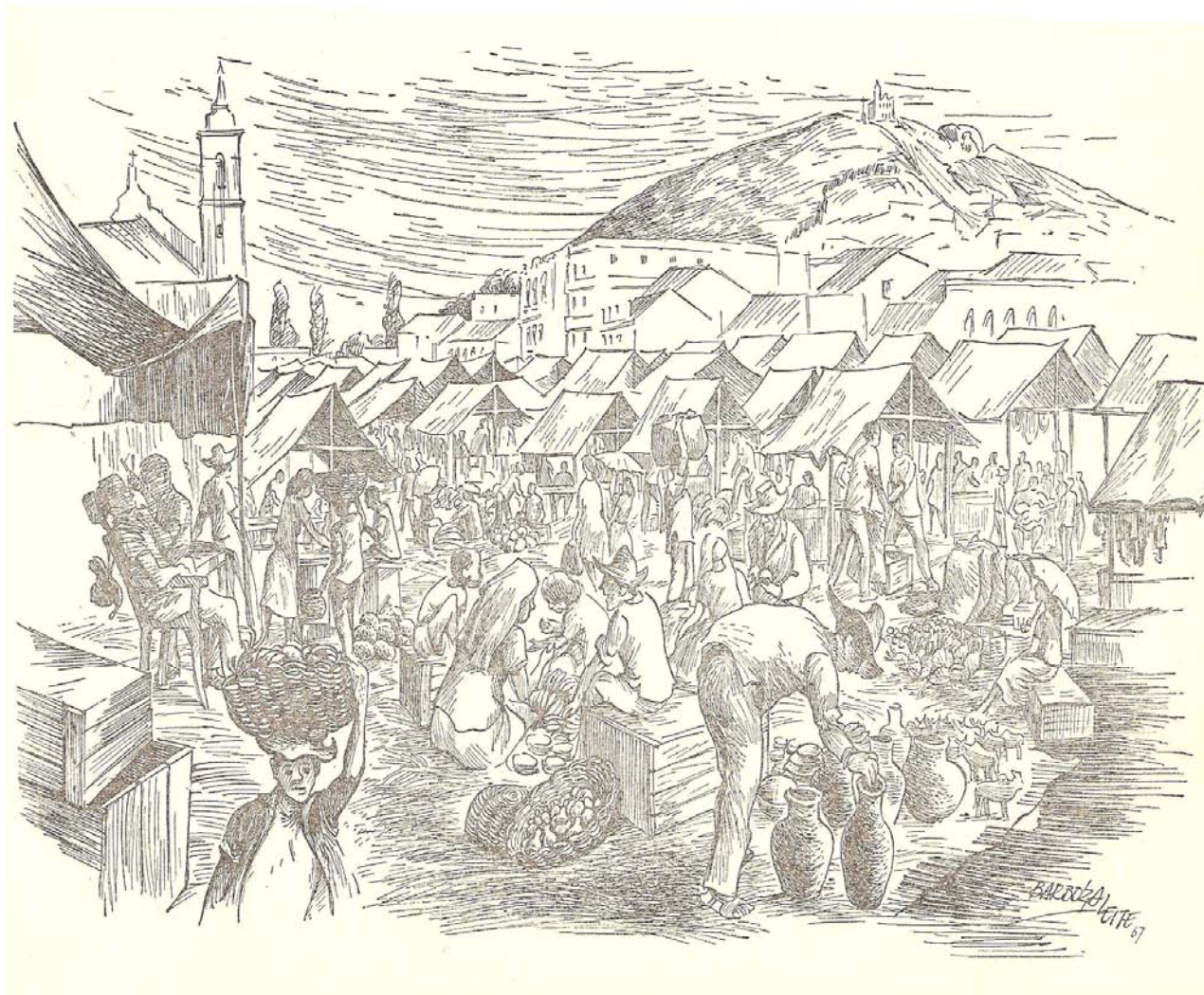


Figura 7 - Uma feira no Sertão

Fonte: CARDOSO, Maria Francisca Thereza C. Feira de Caruaru. In: IBGE, Rio de Janeiro. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica. Tipos e aspectos do Brasil. 10 ed. Atualizada e ampl. Rio de Janeiro, 1975. Adaptação: Ocione Fernandes.

De fato, no século XIX, as feiras do Sertão constituíam uma espécie de evento social. Além do intercâmbio de informações e de mercadorias, a cultura sertaneja estava presente no artesanato, na culinária, nas cantorias populares, etc.. Assim, entre o aglomerado de mercadorias e de pessoas, “Algumas vezes, na feira de sábado, o cantador de trovas ou os disputadores de um desafio dão ainda um colorido alegre e divertido a esse acontecimento” (CARDOSO, 1975, p.170).

Com relação aos cantadores nas feiras do Sertão, Antonio Freire (1974) em “Revoltas e Repentes” nos dá uma idéia de como ocorriam as pelepas, ao citar o desafio travado em junho de 1874 na Vila de Patos, entre Francisco Romano e Inácio da Catingueira, dois afamados cantadores que percorriam distâncias consideráveis para animar casamentos,

aniversários, batizados, eventos políticos, e, principalmente, as feiras, que constituíam um espaço de comércio, de política e de sociabilidade. Vejamos o início da peleja entre os referidos cantadores:

Romano

Senhor me diga o seu nome
Que eu quero ser sabedor,
Se é solteiro ou casado,
Aonde é morador,
Se acaso for cativo,
Diga quem é seu senhor.

Inácio da Catingueira

Eu sou muito conhecido,
Aqui nesta ribeira,
Este é o seu criado
Inácio da Catingueira.
Dentro da Vila de Patos,
Compro, vendo e faço feira.
(OTAVIANO apud FREIRE, 1974, pp. 99 - 100).

Para as feiras livres levavam, portanto, as estradas vicinais dando acesso aos “comboios de burros” que garantiam à permuta entre mercadorias do Brejo e do Sertão. Além da diversidade de consumo e de mercadorias comercializadas, o brejeiro e o sertanejo diferiam também em suas características físicas e culturais.

Os acontecimentos socioculturais desencadeados entre o Brejo e o Sertão foram tratados com maestria por José Américo de Almeida, inicialmente, em seu pioneirismo regionalista com o romance “A Bagaceira (1918)” e, cinco anos depois com a publicação de “A Paraíba e Seus Problemas (1923)”, em que o autor aborda as migrações decorrentes das secas e o entrelaçamento de costumes entre brejeiros e sertanejos.

Com relação à primeira denominação, isto é, ao brejeiro, diz José Américo (1994, pp. 544-546) que “[...] o termo brejeiro é cruelmente pejorativo para os sertanejos, como sinônimo de falho e poltrão”; quanto ao segundo, ele afirma que “Distingui-se, facilmente, na promiscuidade das feiras dos brejos, o homem do sertão, não somente pelo inseparável chapéu de couro e pelas alpercatas, como por seus sinais específicos”. No entanto, como já salientamos, em alguns aspectos seus costumes convergiam, como é o caso do gosto pela rapadura, considerada um alimento indispensável para ambos.

À rapadura, por exemplo, os sertanejos e os brejeiros misturavam tudo, a exemplo da carne seca e do feijão. Para José Américo de Almeida (1994), “as feiras constituíam-se em centro de convergência do comércio dos sertões mais remotos, à procura de cereais e da rapadura [...]” (p. 586), a permuta de costumes, acabou interferindo no modo de vida do Brejo

e do Sertão, principalmente durante as secas, visto que, assim como a prosperidade econômica, as dificuldades também forjam a sociedade. A permanência das feiras livres como mantenedoras do comércio, da sociabilidade e da cultura foi determinante para que o Brejo e o Sertão parahybano mantivessem suas relações de produção.

Não por acaso, Capistrano de Abreu (1954), afirmou que algumas “feiras deram origem a povoados” (p.312). O Brejo parahybano inclui-se nessa afirmação, sobretudo, através da Vila Real do Brejo de Areia, onde existia uma feira que funcionava como um importante centro de abastecimento dos Sertões e das praças vizinhas a Parahyba do Norte.

Segundo Sabiniano Maia (1976), por sua vez, a feira de gado permaneceu em Areia de 1751 a 1800. Também se referindo à feira situada em Areia, Horácio de Almeida (1980) ratifica a importância desta, ao afirmar que essa era a mais “reputada” do Brejo parahybano, e que produzia e exportava “[...] em larga escala algodão, rapadura, aguardente, açúcar, farinha de mandioca, fumo e cereais, até mesmo um pouco de café, abastecendo o sertão do Seridó aos Cariris Velhos. Sua feira era reputada a maior de quantas existiam em toda a Paraíba” (p.36).

Ao falarmos das feiras livres do Brejo parahybano, não se pode deixar de ressaltar os movimentos Ronco da Abelha (1851-1852) e Quebra-Quilos (1874-1875), visto que foram revoltas de contestação à ordem vigente, com participação significativa dos homens livres pobres que trabalhavam nas feiras das principais cidades do Brejo.

Também conhecido por Lei do Cativo, o Ronco da Abelha, segundo Sá (2005), perpassou por oito cidades da Província da Parahyba do Norte. A cidade de Areia, que já havia sido em 1817, 1824 e 1849 um espaço de acontecimentos políticos e sociais, não contou, nesta ocasião, com a mesma participação da elite política e econômica, mas sim com a de homens livres pobres, que se revoltaram contra o decreto 798 que estabelecia:

[...] o ‘Registro Civil de Nascimento e Óbitos’ da população, com base na cor da pele, seriam feitos pelos escrivãos dos Juizes de Paz dos distritos, a partir de 1º de janeiro de 1852. Sua implantação gerou um clima de revolta entre os homens livres pobres. A desconfiança da possível redução à condição de escravo aumentava por saber que, a partir de então, o ‘Registro de Nascimento e Óbitos’ não mais seria feito pelo padre, em quem a população pobre e excluída tinha plena confiança, e sim por repartições leigas, devendo-se declarar a cor da pele (SÁ, 2005, p. 86).

Quanto ao movimento Quebra - Quilos, este foi, segundo Sá (2005) um movimento popular eclodido em 1874, na feira de Fagundes que era distrito de Campina

Grande, espalhando-se, posteriormente, por localidades vizinhas, sobretudo, do Brejo, motivando a insatisfação do então Presidente da Província da Parahyba Silvino Elvídio Carneiro da Cunha, que convocou tropas do Rio de Janeiro no intuito de rechaçar os implicados.

Nesse período, Joffily (1977) trabalhava na jurisprudência de Campina Grande e atuou como defensor do padre Calixto da Nóbrega, implicado no Quebra-Quilos. Horácio de Almeida (1980) salienta que “não somente Irenêo Joffily testemunhou os fatos como há suspeitas fundadas de que ele houvesse participado da intentona como um de seus mentores”. Para Irenêo Joffily (1977), a motivação do movimento teria sido o aumento dos impostos e a implementação do Sistema Métrico Decimal em relação aos pesos e medidas, no entanto, Horácio de Almeida (1980) contesta essa versão afirmando que a motivação teria cunho religioso.

Percebemos, portanto, que os ditames políticos e econômicos implementados pelo governo imperial suscitaram o Ronco da Abelha e o Quebra-Quilos, movimentos sociais que ficaram marcados na produção do espaço do Brejo da Parahyba do Norte devido à influência que exerceram na região. Nesse sentido, segundo José Murilo de Carvalho, (1996), em artigo intitulado, “Cidadania: tipos e percursos”, as motivações do Ronco da Abelha e do Quebra – Quilos, foram as medidas implementadas pelo Estado para burocratizar e secularizar os serviços públicos, o que ocorreu de cima para baixo, sem contemplar os hábitos e costumes da população; provocando a insatisfação dos habitantes do Brejo, que em sua maioria eram homens livres pobres envolvidos na produção, no transporte e na comercialização das mercadorias. Deste modo,

tratava-se de iniciativas que todos os Estados iam tomando à medida que burocratizavam e secularizavam os serviços públicos retirando-os das mãos da Igreja e dos grandes proprietários. [...] Mas eram ao mesmo tempo mudanças que interferiam no cotidiano dos cidadãos, alteravam comportamentos tradicionais, aumentavam o controle do governo e despertava insegurança. Elas estendiam as malhas do governo e tiravam as pessoas de seu mundo privado, colocando-as dentro do campo da cidadania civil. Representavam a criação de cidadania de cima para baixo. As reações a elas não podem, no entanto, ser consideradas simplesmente como recusa de cidadania. Elas eram sem dúvida recusa de uma regulação vinda de cima, sem consulta e sem respeito por costumes e valores tradicionais (CARVALHO, 1996, p. 14).

Durante o século XIX, os desígnios políticos estiveram atrelados aos ditames econômicos, que, por sua vez, refletiam questões sociais. A superioridade econômica que a

praça pernambucana possuía, de certa forma, impossibilitava que relações de compra, venda e troca de mercadorias, se efetivassem com a capital parahybana.

Assim, o freqüente movimento de mercadorias entre o Sertão e o Brejo da Parahyba do Norte com a praça pernambucana, ocorria devido às melhores condições de preço e embarque desta última. Isso motivou o desvio significativo dos gêneros de subsistência e de exportação produzidos na Parahyba, o que nos leva a percepção de que o isolamento econômico da capital parahybana era contraditório, devido à sua potencialidade para coligir e exportar através dos seus portos, tudo o que produzia.

Devido às dificuldades econômicas que enfrentava, a dinâmica política, econômica e social da Parahyba do Norte era precária e motivava a preocupação de seus governantes, visto que, desde o final do século XVIII, sua população já contava com 39.894 almas dentre 12.328 brancos, 2.817 índios, 10.015 pretos sendo 7.039 cativos e 2.976 livres, somados a 14.734 mulatos dentre 1.858 cativos e 12.876 livres, segundo o Ofício⁴³ do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo os mapas gerais relativos aos habitantes da Parahyba no ano de 1798.

Desse total de quase quarenta mil habitantes, segundo Horácio de Almeida (1980), a região do Brejo parahybano, possuía à época:

1.313 fogos, equivalente a 6.500 habitantes, compreendendo, inclusive, os moradores de Areia, parte integrante de seu território. Mas na entrada do século XIX a situação já se apresentava modificada. E dos mais acentuados o desenvolvimento do vilarejo que domina os sertões de Bruxaxá. Não obstante, continua ainda sob a jurisdição eclesiástica e administrativa de Mamanguape, que fica a 22 léguas de distância, por terrenos difíceis e escabrosos (p.9).

Do referido contingente populacional é possível constatar que o número de homens livres desde o final do século XVIII já superava o de escravos e o de brancos. No decorrer do século XIX, essa superioridade não cessou, devido à respectiva redução de escravos e miscigenação, após a proibição de 1850, como bem aponta Almeida (1994, p. 521-522). Com a proibição do tráfico negreiro, instituída pela Lei Eusébio de Queiroz, o Brasil cedia, então, à pressão da Inglaterra para extinguir o tráfico de escravos.

As leis de 1850, que extinguiu o tráfico e a de 1871, que libertava o ventre, deixavam claro o interesse do Estado em definir uma estratégia de organização do mercado de

⁴³ Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.460 - Doc. n° 2510, p.462.

trabalho livre, pois as duas únicas fontes de onde provinham os escravos estavam definitivamente cortadas (SÁ, 2005, p. 27).

Em meados do século XIX, a estrutura política e econômica adotada durante o Império, suscitou transformações em vários níveis da sociedade da época, constituindo verdadeiros “períodos densos”, que, para Pedro de Almeida Vasconcelos (1999), representam “[...] momentos de grande intensidade, de importantes transformações que extrapolam o cotidiano, mas que não seriam ainda momentos de ruptura, que colocam a sociedade urbana (ou mais ampla) diante de uma nova realidade ou de uma nova ordem” (p.191).

O processo de extinção do trabalho escravo intensificou as atividades exercidas pelos homens livres pobres. Após 1850, não se importava mais escravos, o que levou à comercialização de escravos, por exemplo, da Parahyba para o Sul do Brasil. Em mensagem de 31 de março de 1855, o Presidente Paes Barreto (*apud* ALMEIDA, 1994, p.635), assinalou: “A falta de braços, que todos os dias vai se tornando mais sensível, pela grande quantidade de escravos que são exportados para o Sul; [...]”.

O trabalho nos engenhos do Brejo não exigia muitos braços para sua realização e na casa grande coexistiam, “[...] proprietários abastados que residiam em suas terras e escravos que as cultivam. Nas proximidades moravam agregados, livres e dedicados” (CAPISTRANO DE ABREU, 1954, p. 311).

Também a criação de animais no Sertão, não exigia muitos braços. Considerando que “O gado é uma mercadoria que se carregava a si mesmo [...]” (LAYTANO *apud* CARTAXO, 1975, p. 89), poucos vaqueiros, como eram chamados os homens livres responsáveis pela lida com o gado, davam conta de conduzi-los em longas travessias pelas Estradas de Gado. Ao abordar as características sociais, econômicas e culturais, que diferenciam um engenho de açúcar, de uma fazenda de gado, Moreira & Targino (1997) afirmam que:

[...] o criatório não exigia uma mão-de-obra numerosa. Poucos trabalhadores eram suficientes para fazer funcionar uma grande fazenda. Daí a importância do trabalho livre na organização das fazendas. Com a expansão do algodão a partir do final do século XVIII, o trabalho escravo ganhará maior expansão, mas sem atingir a importância alcançada na zona canavieira” (p.71).

Por outro lado, as atividades desempenhadas na lavoura de algodão necessitavam uma quantidade maior de mão-de-obra para se desenvolver. Segundo Câmara Cascudo (1974)

ao referir-se ao trabalho no Rio Grande do Norte, “O próprio algodão, iniciado graças aos reclamos do mercado inglês, daria maior percentagem ao braço livre do jornaleiro predominante” (p.168).

Entretanto, se levarmos em consideração que no Brejo produziram-se, durante o século XIX, os principais produtos da Parahyba do Norte – ou seja, o açúcar e o algodão, além de gêneros de subsistência – podemos inferir que, em função de seu crescimento econômico, essa região passou a absorver uma quantidade significativa de mão-de-obra proveniente do Agreste e do Sertão da Parahyba, tornando-se um importante centro socioeconômico.

Em contextos históricos específicos, quando a demanda econômica necessitava de um contingente de homens livres pobres, estes muitas vezes constituíam a base para o crescimento, este promovido por fatores econômicos externos, mas que se refletiam no Brejo parahybano, e em suas relações de produção com o Sertão.

Contudo, seja trabalhando nos engenhos, na pecuária ou na lavoura de algodão, era possível perceber o número elevado desses homens livres especificamente durante as prolongadas secas, quando levas de migrantes que fugiam da fome e das epidemias, seguiam para o Brejo em busca de melhores condições de sobrevivência, assunto do qual trataremos a seguir.

2.3 – Secas, Epidemias e Migrações, (fluxo e refluxo) produzindo o espaço do Brejo parahybano (1793, 1846 e 1877)

A análise sistemática de um fenômeno geográfico constitui-se de etapas que se complementam, destacando-se a observação dos aspectos físicos, a intensidade dos fenômenos climáticos, a composição do solo, a análise das relações sociais, a demanda das atividades econômicas, etc..

Considerando que a água constitui-se um elemento primordial da natureza para manutenção do ecossistema complexo que compõe o Sertão parahybano, sua utilidade incide sobre qualquer atividade econômica, seja na lavoura, no pastoreio, no comércio, entre outros. A intensificação de sua ausência é comumente identificada como seca: fenômeno da natureza que ocorre em detrimento aos períodos chuvosos, suscitando transformações sociais que vão além da sua área de abrangência física.

As secas não se resumem à falta de água ou de alimento. Elas marcaram a vida dos parahybanos de várias maneiras, sobretudo nos costumes e nas relações sociais entre o sertanejo e o brejeiro. Nesse sentido, podemos afirmar que as relações políticas, econômicas e sociais da Parahyba do Norte foram influenciados, direta ou indiretamente, por suas conseqüências.

Entre o final do século XVIII e o final do século XIX, na Parahyba do Norte, no Ceará e no Rio Grande do Norte, as conseqüências das secas levaram muitas famílias ao flagelo. Muitos morreram de fome e de sede pelas estradas, em meio a condições adversas. Por isso, destacamos as secas de 1793, 1846 e 1877, devido às implicações econômicas e sociais que estas provocaram para o processo de produção do Brejo parahybano.

Por estar próximo às áreas atingidas pelas secas, o Brejo apresentava-se como uma “mancha úmida” (MOREIRA & TARGINO, 1997, p. 79.), que se destacava no interior do agreste, possuindo, além do clima ameno e da fertilidade do solo, um nível pluviométrico que, mesmo durante os períodos de estiagem, satisfazia às necessidades das atividades agrícolas. Nesse sentido, Emília Moreira e Ivan Targino (1997), afirmam:

O relevo e a posição geográfica da região contribuem para a ocorrência de um clima úmido (com pluviosidade média anual em torno de 1.500 a 1.800 milímetros e temperaturas amenas), solos férteis e uma hidrografia perene, condições estas muito favoráveis ao desenvolvimento da agricultura (pp. 84 - 85).

A produção agrícola da Parahyba do Norte era constantemente prejudicada pelas secas, razão pela qual os políticos parahybanos, vez por outra, abordavam a questão. Durante a segunda metade do século XIX, o Deputado Provincial Irenêo Joffily não foi alheio às questões concernentes à água, e suas proposições acerca do aproveitamento dos recursos hídricos na Parahyba não se restringiram a este evento específico. Referimo-nos, nesse sentido, às suas sugestões para sanar o flagelo provocado pelas secas na Parahyba. Apesar de afirmar não ter competência para discutir tais questões, Joffily (1977) assinala: “A canalização das águas do rio São Francisco para os rios Piranhas e Jaguaribe, e os poços artesianos são outros meios lembrados e propostos para melhorar o estado do sertão” (p. 190), visto que trariam benefícios e resultados.

No decorrer do século XIX, a Parahyba e as Províncias vizinhas passaram por diversas secas, no entanto, as medidas tomadas pelo governo imperial para minimizar as

dificuldades enfrentadas pelos flagelados mostravam-se insuficientes. Em relação à construção de açudes, ao abordar a seca e a ação do poder público, Marlene da Silva Mariz (2000) afirma que ainda no ano de “1832, uma [...] idéia inovadora do Padre José Martiniano de Alencar, quando governava o Ceará, determinou a concessão de um premio aos proprietários que construíssem açudes em suas terras” (p. 6).

Joffily (1977) também cogitou a possibilidade de construção de um açude durante o século XIX, pois percebia o uso inadequado dos recursos naturais na Parahyba, afirmando que “[...] o boqueirão de Cabaceiras faria represar o rio Parahyba cinco ou seis léguas, fertilizando terrenos suficientes para sustentação, por meio da agricultura, de muitos milhares de habitantes” (pp. 190-191). Mas a referida proposição para se construir uma barragem destinada a represar o rio Parahyba, só fora iniciada em 1953, no governo de José Américo de Almeida, e inaugurada em 1958, após 56 anos da morte de Irenêo Joffily.

Como político concatenado ao seu tempo, Joffily (1977) afirmava que “Os açudes sempre foram os meios empregados pelos sertanejos para neutralizar os efeitos das secas, desde os primeiros tempos de colonização” (pp. 187-189). Tal afirmação justifica sua crença no açude como forma mais viável de diminuição dos efeitos das secas.

Decorrente das condições climáticas da natureza, as secas incidiam e influenciavam as relações econômicas, tanto do Sertão quanto do Brejo parahybano. Para Manuel Correia de Andrade (1997), as questões econômicas, de fato, foram determinante para o povoamento do Brejo.

Essas povoações e os engenhos de açúcar constituíam mercado consumidor certo para o gado proveniente do sertão. Essa área que devido à altitude goza de clima mais úmido e de solos mais favoráveis à agricultura *foi povoada em função do abastecimento desses boiadeiros*, desenvolvendo-se de início uma agricultura de mantimentos com produção, sobretudo, de mandioca e de milho. Posteriormente, nos fins do século XVIII, o algodão passaria a ter grande expansão e tornar-se-ia o principal produto do Brejo (p. 28). (grifo nosso).

No entanto, a nosso ver, além da influência do “abastecimento” interno para o povoamento do Brejo da Parahyba do Norte – como salientou Manuel Correia de Andrade(1997) – e das secas para as questões econômicas – como destacou José Américo de Almeida (1994), quando da afirmação de que “Todos convêm em que o combate aos efeitos das secas é, por excelência, um problema econômico”(p. 565) –, acreditamos que as secas de 1793, 1846 e 1877, desde o final do século XVIII, até o final do XIX, representavam

problemas sociais, através dos retirantes que ali se radicavam, em função do despovoamento do Sertão.

Não era fácil enfrentar a escassez que impulsionava o sertanejo a migrar em direção ao Brejo. As condições tornavam-se tão difíceis que acerca da busca pela manutenção da subsistência,

na espantosa seca de 1790 e 1791 e 1792, vio-se trocar um meio de sola por uma bolaxa. É espetáculo lastimozo em taes annos encontrar pelas estradas a poucos passos corpos mortos de pessoas, que do interior fogem para beira mar; retirada em que parecem em caminho exaustos de forças, pela falta de mantimentos (PAULET, 1997, p.10).

Para diminuir os efeitos da referida seca, os Oficiais da Câmara da Parahyba, enviaram um Ofício⁴⁴ ao Governador da Capitania, Brigadeiro Jerônimo José de Melo e Castro, solicitando providencias urgentes para conter a exportação de farinha, no intuito de minimizar o flagelo. No entanto, essa medida era um paliativo, e estava longe de ser suficiente para amenizar a fome e as epidemias.

Como outra medida para enfrentar as dificuldades suscitadas pelas secas, apontada por Almeida (1994), “a comissão de Areia passou a empregar os emigrantes válidos nas obras do açude da povoação de Arara”, localizada ao Norte da cidade de Areia. Esse tipo de auxílio era necessário, dada a precariedade da situação – até mesmo nos Brejos, então considerados “os celeiros do sertão” –, principalmente durante as secas prolongadas, quando a concentração de retirantes transformava a dinâmica econômica e social da região.

Contudo, a distribuição de esmolas e as obras públicas não resolviam o flagelo. O auxílio prestado pelo governo aos flagelados das secas e epidemias passou a ser realizado através da utilização desse contingente na construção de estradas e açudes. Isso começou a vigorar a partir da seca de “[...] 1845, quando o governo imperial passou a empregar os flagelados, a titulo de socorro, na construção de açudes e estradas de rodagem, [...]” (ALMEIDA, 1994, p.269).

Em comunicado médico⁴⁵ do século XIX sobre a epidemia de febre amarela, que era conhecida pelos especialistas da época por *febre arthritica-biliosa*, percebemos a

⁴⁴ Ofício dos Oficiais da Câmara da Paraíba, ao Governador da Paraíba, Brigadeiro Jerônimo José de Melo e Castro, no ano de 1793. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.419 - Doc. n° 2282.

⁴⁵ Arquivo Nacional: Sessão de Obras Raras. Microfilmes Rolo P 17.02.123 / Gazeta do Governo da Parahyba do Norte.

preocupação das autoridades do governo da Província da Parahyba do Norte, para que tal epidemia não proliferasse. Assim, eles evidenciaram que:

[...] após diferentes moléstias endêmicas do Brasil e que costumavam aparecer anualmente pela passagem das estações surgiu a epidemia de 1846 que mais tarde renovou-se nos estios de 1847 e 1848; cuja moléstia, os praticos mais distintos capitularam de febre arthritica-biliosa, pelas grandes evecuações de bÍlis, e certas dores nas articulações. Como precursora de mais grave epidemia, alguém, se diz haver prognosticado a apparição de febre amarela por deducções pathologicas; porem, fora mister possuir o dom da presciência, [...] para enxergar tão insólita fatalidade atravez do espesso manto do futuro (Arquivo Nacional: Sessão de Obras Raras. Microfilmes Rolo P 17.02.123).

Podemos dizer que no decorrer do século XIX, a migração em consequência das secas e epidemias não cessou. Em 1846, ano em que a Vila Real do Brejo de Areia foi elevada à categoria cidade, um contingente significativo de retirantes do Sertão, que fugia da severidade da seca naquele ano, Figura 8, dirigiu-se para o Brejo parahybano, onde muitos acabaram se radicando, devido às condições favoráveis às práticas agrícolas e comerciais características da região.

No ano em que Areia se erigiu à dignidade de cidade, consumia-se a Parahyba sob o flagelo da seca, que devastava as últimas reservas de energia do sertanejo. A população da zona castigada debandou quase toda em busca de salvação, ficando muita gente radicada no Brejo, que abundava de fartura, como oásis de redenção para o aglomerado humano que ali se condensava (ALMEIDA, 1980, p.36).

Durante as secas, as epidemias adquiriam força devido, principalmente, à falta de higiene provocada pela aglomeração de retirantes no Brejo, tal fato levava à proliferação rápida e ocorrência de muitas mortes. Segundo José Américo de Almeida (1994), “a aglomeração nas localidades mais próximas ao litoral até onde chegavam os víveres, constituía infalíveis focos de epidemias” (p.300).



Figura 8 - Família de Retirantes (Óleo sobre madeira de Cândido Portinari; 1944 – 1,92 x 1,81m), Museu de Arte de São Paulo.

Fonte: Coleção Gênios da Pintura - Abril Cultural LTDA, 1967. Adaptação: Ocione Fernandes.

Para evitar, portanto, um foco de varíola na capital da Província, o Presidente Álvaro Lopes Machado, através da Inspetoria da Saúde Pública da Parahyba do Norte, prestou socorro durante a seca de 1877 a uma família acometida pela epidemia de varíola, tomando como precaução, no entanto, a fim de evitar o contágio da população, a decisão de transferi-la para uma casa que alugou em outro local, para abrigá-los em condições mais favoráveis e sem

perigo de contaminação de outros habitantes da Província, como podemos ver no relato que segue abaixo.

Tendo chegado à meo conhecimento, que a família do preso de justiça Vicente de Tal, recluso na cadeia desta capital, composta de mulher e cinco filhos, que em consequência da secca que infelizmente assola a Província, emigra para aqui, achava-se toda acometida de varíola, em completo estado de abandono, e reduzida a extrema miséria, dirigi-me à casa onde residia essa infeliz família, e de fato encontrei quatro moças e uma criança deitadas no chão cobertas de varíola, em uma velha choupana, coberta de palhas, expostas aos intemperios, e falta de todos os recursos. Em tais circunstancias, julgando inconveniente mandal-os transferir para o hospital da Santa Casa de Misericórdia, porque seria trazer para o centro da Cidade onde existe aquelle hospital, um foco de infecção, que poderia ser fatal para a população; resolvi alugar uma casa em condições mais favoráveis a saúde pública, e ao tratamento daqueles infelizes, para onde os fis transferir [...] (Arquivo Público do Estado da Paraíba. Caixa: 002 (1892 - 1896), Ano: 1877. Presidente Álvaro Lopes Machado. Inspetoria da Saúde Pública da Parahyba, 18 de maio de 1877).

Certamente, a situação piorou com a seca de 1877, a mais devastadora de que se tem notícia na Parahyba do Norte e nas províncias vizinhas. Segundo Câmara Cascudo (1974), ao abordar a mencionada seca e seus efeitos sobre a cidade de Mossoró, na Província do Rio Grande do Norte:

Dos centros desta Província, Paraíba, Ceará e Pernambuco milhares de indigentes aqui vieram amparar-se sob a mão protetora do Governo, que, com efeito, até hoje não lhe tem recusado os socorros possíveis e indispensáveis à conservação de suas subsistencias. A acumulação dessa avultada massa de pessoas que já haviam estragado a saúde pelo uso de uma alimentação irracional e insalubre, colhida nas raízes e frutas do mato, produziu, como naturalmente se devia prever, a propagação e rápido desenvolvimento de formidáveis epidemias, como a beribéri, a febre, o sarampo e posteriormente, a bexiga, ceifando diariamente centenas de vidas, segundo atestam as respectivas estatísticas (pp. 121-122).

Na Província da Parahyba, a presença de epidemias não foi diferente, entre estas, pelas quais passou a população parahybana durante o século XIX, destacam-se as d varíola, sarampo e “cholera-morbus”. O Brejo não ficou imune, como bem ressalta José Américo de Almeida (1994), um surto epidêmico assolou “Areia, Alagoa Grande, Bananeiras, Guarabira, Itabaiana e Mamanguape” (p.219).

As consequências das secas e das epidemias foram marcantes para a Parahyba do Norte e para as províncias vizinhas. Nesse sentido, percebemos que, em muitos aspectos, as

dificuldades enfrentadas pelos parahybanos durante as secas foram semelhantes às enfrentadas, também, pelos cearenses⁴⁶.

[...] os habitantes do sertão morrem à mingoa por falta total de mantimentos, e até dos meios de os ir buscar aos portos de mar, donde sempre os há, vindos de Pernambuco; faltam animaes de transporte, e em tais apertos tem se visto sustentar os povos de couros secos, que ficavam de outros anos; na falta de farinha ralam quantas raízes encontram, e a maior parte venenozas, e algumas que os levam à morte em breves dias. (PAULET, 1997, p.10).

Por muitas vezes, as plantas nocivas eram a única alternativa para que os flagelados tentassem sobreviver em meio à fome e às epidemias que proliferavam sob a ausência de alimentos e de higiene. Na luta pela sobrevivência, comia-se de tudo, por isso, “era muito comum o envenenamento por meio de mucunan, petó, cole, maniçoba e outras plantas toxicas, de que usavão como sustento o povo faminto, afirmando, entretanto, muitos que ellas só eram nocivas quando não comião com rapadura” (JOFFILY, 1977, p.178).

É preciso salientar que, além das raízes nocivas, muitas plantas utilizadas nos períodos de seca, foram incorporadas pelos sertanejos em sua alimentação. Como exemplo, podemos citar a macambira, que segundo Irenêo Joffily (1977), passou, após a seca de 1877, a ser usada como alimento.

Outros tipos de plantas utilizadas nesses períodos de estiagem destacavam-se até mais que a macambira, como é o caso da carnaúba, cujo fruto era aproveitado pelos habitantes do Sertão. Quanto à sua utilização, Arruda Câmara (*apud* CARTAXO, 1975) afirma que da carnaúba era possível produzir: cera, vela, chapéu, móveis, extrair sal, etc..

Já para José Américo de Almeida (1994), a carnaubeira, que é uma espécie de palmeira, apresentava-se como uma espécie de “boi vegetal”, pois a partir dela, o sertanejo fabricava de tudo, servindo até para a subsistência de sua família, principalmente nos períodos de estiagem.

Uma grande riqueza das várzeas sertanejas é a carnaubeira. Planta utilíssima, provê as inúmeras necessidades da população. É o “boi vegetal”. O tronco fornece madeira para caibros, ripas, soalhos e currais. A parte que prende o estirpe presta-se ao fabrico de rolhas e bóias para pescadores. As folhas são empregadas em coberturas, chapéus esteiras e abanos. Sua excelente fibra é utilizada na tecelagem de tarrafas e na cordoalha. Com os pecíolos fabricam-se vassouras, urupemas, cestas e escovas. O palmito serve de alimento do gado e dos famintos nas épocas de crise. Prepara-se também uma fécula nutritiva. O fruto maduro constitui boa ração para os rebanhos,

⁴⁶ Descrição Geográfica Abreviada da Capitania do Ceará, pelo Coronel de Engenheiros, Antonio Jozé da Silva Paulet. Documentação Primordial sobre a Capitania Autônoma do Ceará, 1997, p.10.

seco dá um óleo comestível e torrado substitui o café. As raízes são medicinais. Mas seu principal produto é a cera, como artigo de exportação do Rio do Peixe. É também aproveitada para a fabricação de velas (ALMEIDA, 1994, p.603).

O Brejo da Parahyba do Norte, durante os períodos de estiagem continuava, mesmo que de forma reduzida, devido ao aglomerado de retirantes, fornecendo mercadorias direcionadas à subsistência.

[...] É exato que chuvas escassas e parciais na estreita zona dos brejos permitiram que estas fossem cultivadas e produzissem cereais em quantidade acima, talvez, da média dos anos anteriores. Mas, tal produção está bem longe de restabelecer o equilíbrio perturbado e mesmo satisfazer às necessidades de sua população que muito se avolumou com a chegada das densas multidões de retirantes (PESSOA *apud* ALMEIDA, 1994, p.221).

O fluxo de migrantes para o Brejo em decorrência das secas de 1793, 1846 e 1877, contribuiu significativamente para o processo de povoamento da região. Percebemos que não só os homens livres pobres, como também os mais abastados, foram impelidos a abandonar o Sertão parahybano, buscando manter a sobrevivência dos seus familiares.

Algumas famílias não resistiram ao martírio da fome e das epidemias, outras conseguiram migrar em direção ao Brejo em busca de melhores condições. Dessa forma, durante os períodos de seca prolongada, muitos habitantes do Sertão parahybano acabaram se radicando no Brejo, e, conseqüentemente, contribuindo para o seu povoamento. O processo de inter-relação dessas famílias com outras que já habitavam a região ou que provinham de Pernambuco, intensificou durante as grandes secas, não só o povoamento, mas, principalmente, as relações sociais.

Acerca do povoamento do Brejo parahybano, a versão de Irenêo Joffily (1977) é seguida por José Américo de Almeida (1994), segundo o qual, “os primeiros habitantes dos brejos deviam ter sido os agregados dos fazendeiros do sertão, que ali faziam plantar lavouras para mais fácil abastecimento de todo pessoal das fazendas e dos aventureiros que os acompanhavam como soldados” (JOFFILY *apud* ALMEIDA, 1994, pp. 584 - 585).

Horácio de Almeida (1980) refuta, no entanto, quando afirma que “aquela suposição aventada por Irineu Joffily e referendada por José Américo de Almeida, segundo a qual o brejo teria sido povoado por agregados dos fazendeiros do sertão, que ali se ocupavam da lavoura, não parece que tenha um mínimo de procedência” (p.5).

Para Horácio de Almeida (1980), o povoamento deu-se ao mesmo tempo pelo Sertão e pelo Litoral, através dos moradores de Mamanguape, que eram descendentes de famílias tradicionais de Pernambuco.

Ao mesmo tempo que se povoa o sertão da Paraíba, prosseguiram as conquistas do litoral para o interior, através da caatinga e do Brejo, mas não iam além do sítio denominado Bultrins, no território de Campina Grande. O governo da capitania acompanhava de perto o estabelecimento dos sertanistas no sertão paraibano, embora os cronistas locais afirmem o contrário. [...] Pode-se dizer da Paraíba que o povoamento do seu território tanto se processou do litoral para o centro como do centro para o litoral (ALMEIDA, 1980, p.4).

Ao citar Oliveira Vianna, por sua vez, José Américo de Almeida (1994) corrobora com a sua visão de que, “O curral é o meio mais rápido de conquista e povoamento: depois vem a fazenda, o engenho, o arraial, a povoação, a villa [...]” (OLIVEIRA VIANNA *apud* ALMEIDA, 1994, p.597). Nesse sentido, é possível afirmarmos que a criação de gado foi fundamental para o povoamento tanto da Parahyba do Norte, quanto das províncias vizinhas, porém, não foi o único processo, e teve a incidência de outros fatores, a exemplo das secas.

É comum encontrarmos afirmações de que o povoamento do Brejo foi em decorrência do “pouso do gado” ou da subsistência dos vaqueiros. No entanto, acrescentamos a esse fator, a influência das secas para o povoamento do Brejo através dos migrantes que para ali fugiam em busca de melhores condições de sobrevivência (MOREIRA e TARGINO, 1997, p.85).

Constatamos que durante os séculos XVIII e XIX as freqüentes secas levaram algumas famílias a fixar residência no Brejo; sem mencionarmos o elevado número de homens livres pobres que viviam como agregados, foreiros, e, até mesmo, como pequenos proprietários, haja vista que no Brejo parahybano, predominavam as pequenas propriedades em detrimento aos latifúndios. “Não há notícia de que essas sesmarias tenham sido jamais demarcadas, o que reforça a suposição de terem sido ocupadas por posseiros sem título, que aos poucos se iam plantando na terra” (ALMEIDA, 1980, p.8).

Considerando-se que “a fazenda se expandia pelo crescimento vegetativo da população animal”, isto é, quando o número de animais nascidos vivos durante o ano, superava o número de mortos, qualquer baixa, para os vaqueiros representava prejuízos, visto que, o seu lucro provinha da “quarta”, um tipo pagamento ao vaqueiro responsável pela administração das fazendas, que correspondia a um quarto da produção da propriedade, o que

acontecia de uma única vez, após cerca de quatro anos de atividade pastoril (MOREIRA e TARGINO, 1997, pp. 71 - 72).

Mesmo durante os períodos de fartura, quando os sertanejos agradeciam pelas chuvas que transformam literalmente a paisagem do Sertão, tornando-a propícia à pecuária extensiva, a frugalidade dos sertanejos não se alterava, pois, segundo Capistrano de Abreu (1954), “na alimentação entrava naturalmente a carne, mas em quantidade menor do que se possa supor. Uma rês tinha grande valor relativo, porque ficavam próximos consideráveis centros de consumo, como Bahia e Pernambuco” (pp. 310).

O desempenho dos homens livres pobres nas fazendas do Sertão parahybano influenciou o reconhecimento de sua importância para a manutenção dos latifúndios. Segundo Moreira e Targino (1997), as características que conferem singularidade ao trabalho livre nas fazendas, em detrimento do trabalho escravo, devem-se, entre outros fatores, à não necessidade de muitos trabalhadores para lidar com o gado nas fazendas.

O criatório se desenvolveu com base num sistema ultra – extensivo, com o gado criado solto em áreas muito amplas. Assim, era impossível ao proprietário ou ao seu preposto, controlar diretamente a produção, o que é apontado como um elemento inibidor do predomínio do trabalho escravo no Sertão. Além disso, o criatório não exigia uma mão-de-obra numerosa. Poucos trabalhadores eram suficientes para fazer funcionar uma grande fazenda. Daí a importância do trabalho livre na organização das fazendas” (MOREIRA e TARGINO, 1997, p. 71)

O processo de migrações para o Brejo parahybano em decorrência das secas, aconteceu em diferentes contextos históricos, contribuindo significativamente para o povoamento e, sobretudo para o entrelaçamento de famílias oriundas de Pernambuco e que já habitavam o Brejo, com as que procediam do Sertão parahybano – como ocorreu durante a seca de (1791- 1793) com as famílias Santos Leal, e, Espírito Santo Coelho, cujo relato segue abaixo.

[...] José Antonio dos Santos Leal, instalara-se em Areia, depois de ter morado alguns anos na povoação de Alagoa Grande, deportado do Recife por um tio comerciante que o criara e com ele implicara por suspeita de que fosse inclinado ao jogo de cartas. Depressa Santos Leal adaptou-se ao meio. Casou-se com uma moça da família Espírito Santo Coelho, procedente de Cabaceiras, que em menina chegara ao Brejo, com todos os seus, na seca de 1791 (ALMEIDA, 1980, p.15).

Do exposto, constatamos que o fluxo de migrantes do Sertão parahybano para o Brejo, intensificou, além das questões econômicas, as questões sociais, entre ambos. No entanto, percebemos que o inverso também ocorria, ou seja, o refluxo de migrantes do Brejo

para o Sertão a partir do final do século XIX. “No passado, era o sertanejo que procurava o Brejo, acossado pelas secas, agora é o brejeiro que emigra para o sertão e, em maior escala, para o sul do país, tangido pelo desamparo do meio” (ALMEIDA, 1980, p.38).

Contudo, apesar de enfrentar as conseqüências das secas e das epidemias, a população parahybana não migrou apenas devido às dificuldades impostas pelo meio. Acreditamos que a principal motivação desse refluxo para o Sertão e para outras Províncias durante a segunda metade do século XIX tenha sido a construção da Estrada de Ferro Conde d’Eu – em específico, do Brejo de Areia, que era considerada a cidade mais próspera do Brejo, e que, a partir de então, passou a declinar em termos econômicos e populacionais, por não ser contemplada com a instalação de uma estação de trem.

3 - DO BERGANTIM AO TREM DE FERRO: TRANSPORTES E MEIOS DE COMUNICAÇÃO PARA O BREJO DA PARAHYBA DO NORTE

3.1 - Navegação mercantil no rio Mamanguape: bergantins, sumacas e charruas

O Mamanguape nasce ao noroeste do município de Campina Grande, na lagôa Salgada, [...] Tem seu alto curso sôbre a Borborema, [...] Seus principais afluentes, todos da margem esquerda, dentre os quais se destacam o Araçaji e o Quandu, vindos, respectivamente, de Serraria e de Bananeiras, nascem e tem grande parte do curso no Brejo (ANDRADE, 1997, pp. 11 -12 e 13).

Mesmo sendo um dos principais rios da Parahyba do Norte, funcionando, durante os séculos XVIII e XIX, como escoadouro de mercadorias para abastecer a praça de Pernambuco e a Europa, até onde chega a influência das marés, “o rio Mamanguape é um rio temporário, apesar de ter o seu alto curso no Brejo, de onde provem seus principais afluentes” (ANDRADE, 1997, pp. 14, 22, e 23).

Ao passar por Mamanguape no começo do século XIX, Henry Koster (2003) observou que o rio Mamanguape estava seco, o que impossibilitava a navegação, configurando assim, desvantagem para a povoação. No entanto, Koster reconhece a localização “entre Goiana e Rio Grande” como sendo estratégica para os mascates que exerciam seu trabalho indo e voltando ao interior da Parahyba, praticando a permuta de mercadorias. Segundo ele:

[...] na povoação de Mamanguape, situada à margem de um rio seco. É um lugar florescente. [...] O rio é escasso elemento de vantagem para o povoado, mas o lugar é convenientemente escolhido, entre Goiana e Rio Grande, como um quartel general para os mascates, homens úteis, industriosos e, no País, geralmente probos. Eles partem para suas excursões diárias e podem voltar para dormir à noite (KOSTER, 2003, p. 109).

Decorrente das dificuldades de navegação e de embarque e desembarque de mercadorias no rio Mamanguape, a melhoria dessas condições era um assunto recorrente nos relatórios dos governantes que passaram pela Parahyba, dado a sua localização estratégica como escoadouro de mercadorias provenientes do Brejo, bem como, do Agreste e do Sertão.

[...] nessa época em que o velho aglomerado urbano alcançava seu curto período de esplendor, pois o açúcar e o algodão produzidos pelo baixo vale eram embarcados no pôrto de Salema diretamente para o Recife. Economicamente, ignorava-se por completo a Capital paraibana. Devido aos lucros proporcionados pelo açúcar e pelo algodão e ao fato de possuir o pôrto de Salema, Mamanguape tornou-se o centro exportador dos produtos do Nordeste da Paraíba, [...] (ANDRADE, 1997, pp. 30 - 31).

Oriundo de Mamanguape, Flávio Clementino da Silva Freire, o Barão de Mamanguape, ao tomar posse do governo da Província, apressou-se, segundo Andrade & Vasconcelos (2005, p.39), em elevar a Vila de Mamanguape à categoria de cidade, através da Lei nº 1, de 25 de outubro de 1855, além de emitir Portaria para que o capitão engenheiro da Província, Affonso de Almeida e Albuquerque, examinasse a barra do rio Mamanguape. Nesse sentido, o mencionado engenheiro apresenta ao Barão, a seguinte sondagem:

Ill.mo EX.mo Sr. Em virtude da Portaria de V. Exc.^a de 17 de Janeiro do corrente anno, dirigi-me a barra do porto de Mamanguape a examinar a pedra que a obstrue, e à entrada no porto [...] formando duas embocaduras ou quebradas, uma ao norte mais ampla e outra ao Sul mais estreita, por onde entram e saem as barcas e jangadas e não sendo aquella pedra corpo isolado e sobre si mas sim a continuação do recife, que naquelle lugar fez a separação ou divisão, a que chamão barra, continuando por baixo o seu ligamento com muitas cabeças, como observei na retirada das vagas, quando o movimento permitia [...], é minha opinião que a extracção da pedra, ou parte do recife em aquelle lugar é senão impossível, ao menos de grande dispêndio de dinheiros, [...], o que não valerá o sacrifício; salvo empregando-se machinas e por isso não apresento orçamento por julgar de nenhum effeito, attentas as rasões ponderadas (ALMEIDA e ALBUQUERQUE *apud* PINTO, 1977, v.II, p. 231).

A tentativa do Barão de Mamanguape de sanar o problema da obstrução da barra não obteve êxito, visto que, oito anos depois, ao abordar os rios e baías da Província da Parahyba do Norte, o Presidente Araújo Lima evidencia que o assunto ainda estava em pauta na política local, afirmando que “este rio carece de melhoramentos, para o qual os corpos legislativos tem consignado quota; entretanto que nenhum se realizou” (ARAÚJO LIMA *apud* PINTO, 1977, p.302).

Percebemos que os empecilhos à navegação mercantil no rio Mamanguape foi um dos motivos do conseqüente abandono do Porto Novo e do Porto do Salema ⁴⁷, que coligiam a produção do Brejo e de outras regiões, embarcando-as em bergantins, sumacas,

⁴⁷ Segundo Andrade, a cidade de Mamanguape fica a 25 Km da foz do rio que lhe dá o nome, nesse curso, o Porto do Salema distava a 2 Km a jusante da cidade, enquanto o Porto Novo ficava a 12 Km (ANDRADE, 1997, p. 23).

barcaças, etc., para a praça de Pernambuco e para a Europa. Acerca dessa dificuldade de acesso, M. C. de Andrade (1997) afirma que:

Uma consequência desse fato é o abandono do porto do Salema, 2 Km a jusante da cidade de Mamanguape, por não dar mais calado a barcaças e batelões que o freqüentavam no fim do século passado. [...] A penetração da maré oceânica é feita na 'ria' [...] até uns 16 Km para o interior. [...] Apesar do grande trabalho de assoreamento da 'ria', sua profundidade permite a entrada de iates de 70 toneladas de calado até Porto Novo, a aproximadamente 12 Km da foz (pp. 22 - 23).

Ocorria nos portos, não só da Parahyba do Norte, a necessidade de circunstâncias específicas para o embarque e o desembarque de mercadorias. Desde ventos favoráveis, passando pela incidência das marés e pelas fases da Lua, todos os processos influenciavam e eram utilizados, à época, como forma de conhecimento necessário para que ocorresse um desempenho satisfatório nas atividades comerciais. Nesse sentido, segundo o Coronel de Engenheiros, Antonio Jozé da Silva Paulet, a vila de Aracati situada às margens do rio Jaguaribe no Ceará possui um porto que:

[...] é mui mesquinho, por bancos de areia movediça; entram n'elle sumacas, e só nas conjunções das luas; a sahida é mais dificultosa, por ser necessário combinar precizamente certos dias depois dos dois períodos da lua com o terral a uma determinada hora, circunstancias que as vezes faltam, e fazem a demora de um, dois e três mezes, depois dos barcos carregados" (PAULET, 1997, pp. 13 - 14).

Assim, percebemos que as dificuldades impostas à navegação no rio Mamanguape eram semelhantes às enfrentadas pelos administradores das Províncias vizinhas à Parahyba, a exemplo dos bancos de areia que dificultavam a navegação no rio Jaguaribe, no Ceará. Contudo, apesar das dificuldades mencionadas, o embarque e o desembarque de mercadorias pelo rio Mamanguape processou-se até fins do século XIX. A esse respeito, em artigo publicado por Irenêo Joffily, e intitulado "*Barra de Mamanguape e navegação do rio deste nome*", é possível percebermos a relevância do escoamento de mercadorias via rio Mamanguape.

De um curso de mais de 6 léguas, este rio não oferece menos obstáculos à navegação [...] . Bastante espaçoso em sua foz, vai-se estreitando a modo de funil à proporção que demanda-se o porto do Salema, que fica a um quarto de légua da cidade, e onde presentemente ancoram as barcaças, de sorte que há lugares onde se apertam e se conchegam tanto as suas margens que faz admirar como possam por ali passar barcaças, aliás não pequenas (JOFFILY, Irineu *apud* JOFFILY, José; 1982, p. 38).

No entanto, as mencionadas dificuldades de acesso e de navegação, encontradas no rio Mamanguape, foram motivo de preocupação para alguns governantes da Parahyba do Norte, antes mesmo da Desanexação a Pernambuco em 1799. Nesse período, a então Capitania da Parahyba, já apresentava condições de manter relações comerciais, através dos seus portos, diretamente com a Europa e sem intermediação em Pernambuco, o que esporadicamente ocorria entre os portos da Parahyba e de Lisboa.

Um desses Governadores foi Jerônimo Jozé de Mello e Castro⁴⁸, que tentou reivindicar a independência econômica e política da Parahyba, demonstrando a capacidade de produção e a viabilidade dos portos parahybanos, que não recebiam embarcações suficiente devido, além de outras questões, à subordinação a Pernambuco, pois percebia que era “pelos portos da Baía da Traição e Mamanguape, onde costumão os Barcos e Sumacas tomar livremente Madeiras, e mais cargas que querem por não serem despachados por esta Servedoria e Provedoria [...]”.

A inconstância no ritmo das frotas também era motivo de incertezas, pois, “confunde o comércio todo e é grande [in]conveniência para todos, por não poder cada qual tomar as suas medidas tanto nas vendas, quanto nas cobranças” (FURTADO, 1999, p. 92). Geralmente os produtores parahybanos tinham que arcar com a onerosa condução para o Recife, em lombo de animais ou através das embarcações utilizadas amplamente no transporte de mercadorias.

Na transição do século XVIII para o XIX, o governador da Capitania da Parahyba do Norte, Fernando Delgado Freire de Castilho (*apud* PINTO, 1977), também menciona a submissão dos agricultores e comerciantes parahybanos em suas relações comerciais com a praça pernambucana.

[...] em vez daqueles credores ricos posto que avaros, sucederão huns comissários de nomes e na verdade feitores dos negociantes da metrópole [...], e sendo poucos sobre pobres os feitores sobreditos, a falta de concorrência de compradores oprime o desgraçado lavrador, que [...] tem ainda o dado na testa para vender seus effeitos pelos preços correntes, [...] se os querem conduzir a Pernambuco para acharem mais compradores, acrecem os fretes e os custos dos transportes, [...] (p.208).

Percebemos que a eficiência mercante das embarcações utilizadas no transporte de mercadorias sob condições adversas, se deve, em certo sentido, ao desenvolvimento das

⁴⁸ Ofício do Governador da Parahyba, Jerônimo José de Mello e Castro, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.411, Doc. 2240.

técnicas de construção naval suscitadas pela realeza de Portugal no século XV, e à organização das práticas comerciais após a criação da “Escola de Comércio de Lisboa”, em 1756, posta em prática através da política ilustrada do Marquês de Pombal, o que legou mobilidade ao governo luso através de uma estrutura pré-estabelecida que se refletia na modernização das práticas comerciais existentes entre o comércio interno e a Europa.

Essa estrutura pautava-se na versatilidade da frota lusa, que era composta por embarcações resistentes o suficiente para atravessar o Oceano Atlântico em meio a possíveis tempestades e adentrar nas barras dos rios Parahyba e Mamanguape, para carregar e descarregar mercadorias sob a ausência de ventos. Segundo Furtado (1999), as caravelas⁴⁹ predominavam na frota lusa da segunda metade do século XVIII.

O navio utilizado pelos portugueses na época era a caravela, que sofreu adaptações conforme as necessidades de uso e aperfeiçoamento das técnicas ‘Serviço de ligação, correio e abastecimento nas armadas da Índia, as caravelas eram os navios que melhor podiam aproveitar os ventos contrários, ofereciam pequeno alvo aos inimigos, eram ligeiras e fáceis de manobrar’. [...], Basicamente havia dois tipos de caravelas: os galeões de guerra e as naus para o comércio (p. 91).

A importância das embarcações para as práticas comerciais portuguesa era tanta, que a Companhia Geral de Pernambuco e Parahyba (1759-1780), segundo Pinto (1977, p. 206) chegou a mandar construir na Ilha da Restinga, foz do rio Parahyba do Norte, um estaleiro naval, para utilizar a grande variedade de madeiras nobres encontradas na região e aproveitar esse local estratégico para realizar reparos ou construir embarcações durante a manutenção da Companhia de Comércio.

A navegação no rio Parahyba do Norte, que dava acesso à cidade de mesmo nome, tornava-se difícil no percurso que vai de sua foz até o porto do rio Sanhauá, especialmente nos períodos do ano em que os ventos são Sul e Sudeste, em detrimento dos ventos Leste e Nordeste, faziam com que as embarcações (Figura 9), bordejassem⁵⁰ diversas vezes, ou então, para diminuir o tempo da viagem e garantir que as práticas comerciais continuassem nos períodos em que os ventos não fossem favoráveis, subissem o rio a remo.

⁴⁹ Antigo navio de casco alto à popa e baixo a vante, aparelhado com um a quatro mastros (FERREIRA, 2001, p.131).

⁵⁰ Bordejar é navegar em ziguezague, à vela recebendo o vento ora por um bordo, ora por outro (FERREIRA, 2001, p.105).



- Bergantin -

Figura 9 - Ilustração de um Bergantin navegando a remo e a vela. Fonte: www.milemarkerdiscounts.com/.../SS-Bergantin.jpg Acessado em 2008. Adaptação: Ocione Fernandes.

Devido às características que apresentava, a embarcação que costumava transportar mercadorias, pessoas e correspondências entre Parahyba, Pernambuco e a Europa era, em sua maioria, o bergantim⁵¹. Essa embarcação possuía características que lhe permitiam navegar com agilidade, mesmo sem a atuação dos ventos, usando apenas a força da tripulação para adentrar nas barras dos rios parahybanos em qualquer período do ano, contrariando o pensamento historiográfico que insiste em caracterizar meses de saída e de chegada para os comboios que navegavam entre os pólos econômicos e o mercado externo.

⁵¹ Tipo de embarcação à vela e a remo, com um ou dois mastros (FERREIRA, 2001, p. 96).

Dessa forma, iremos utilizar como referência o bergantim “Gavião”, que entre o final do século XVIII e o início do XIX transportou mercadorias como madeira, algodão, sola, etc., dos portos do rio Mamanguape (Porto Novo e Porto do Salema) para os Portos de Pernambuco e de Lisboa. Quanto à versatilidade do bergantim “Gavião”, constatamos que esta embarcação foi fundamental para o transporte de mercadorias, pessoas e correspondências.

Para termos idéia da utilidade e da capacidade de carga desse tipo de embarcação, veremos no fragmento a seguir que, em resposta ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos Thomaz Antonio de Villanova Portugal, o Governador da Parahyba, Thomaz de Sousa Mafra, informa que providenciou carga constando madeira, azeite de mamona e sola, para carregar o bergantim “Gavião”, conforme havia sido requisitado pelo referido Ministro no ano de 1818.

Ill.mo Ex.mo S.or _ No dia 6 do corrente mez entrou no Porto do Cabedelo desta Capitania o bergantim Gavião e pelo seu Comandante me foi entregue o Real avizo de 12 de Dezembro do anno proximo passado, em que V. Ex.^a me faz constar que o seu destino he vir carregar madeira de construção para o Real Arcenal da Marinha dessa Corte e levar alguma porção de azeite de mamona e solla, como em outras occaziões se tem praticado e que Sua Magestade me recomendava a brevidade da re-expedição do dito bergantim, no qual se dezejava que eu enviasse pelo menos quinze pipas do dito azeite e mil meios de solla. (SOUSA MAFRA *apud* TAVARES, 1989, pp. 557 e 558).

A Parahyba do Norte era conhecida pela quantidade e qualidade da madeira que matas como a de Pacatuba possuía. É certo que a maior parte do pau-brasil cortado nas matas parahybanas seguia para Pernambuco, onde permanecia em um telheiro⁵², sob a administração de um “Fiel”, que era responsável pelas compras e remessas para a Europa.

Aos armazéns do pau - brasil neste período refere-se o nº 97 (junho de 1816) do Correio Brasiliense nos seguintes termos: ‘Há em Pernambuco (Recife) um armazem destinado ao deposito do pao - brazil, e confiado ao cuidado de um administrador, que tem o nome de Fiel, com um collega que se chama o Escrivão. O primeiro tem a seu cargo as compras e remessas, o segundo a escrituração desse negócio, que he como se sabe da Fazenda Real. [...] Este Fiel recebe todos os mezes do Erário certa porção de dinheiro como adiantamento; e ajusta mensalmente as suas contas; isto he, da parte do dinheiro que tem recebido, e do pao que tem embarcado, e exportado; mas como não se indaga o balanço do pao, que fica cada mez [...] he necessario absolutamente confiar na boa fé e probidade do Fiel; que nem sempre é exata’ (CORREIO BRASILIENSE *apud* SOUZA, 1978, p. 121).

⁵² Espécie de armazém utilizado para armazenar a “madeira de construção” enquanto aguarda a chegada das embarcações que irão transportá-las para a Europa.

Em 1800, devido à considerável demanda requisitada pelo mercado externo, o governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, enviou um Ofício⁵³ ao Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, em que consta a planta de um telheiro (Figura 10), medindo 176 palmos⁵⁴, isto é, mais de trinta metros, construído em Cabedelo pelo engenheiro e primeiro tenente João José Valério, para arrecadar e conservar a madeira cortada.

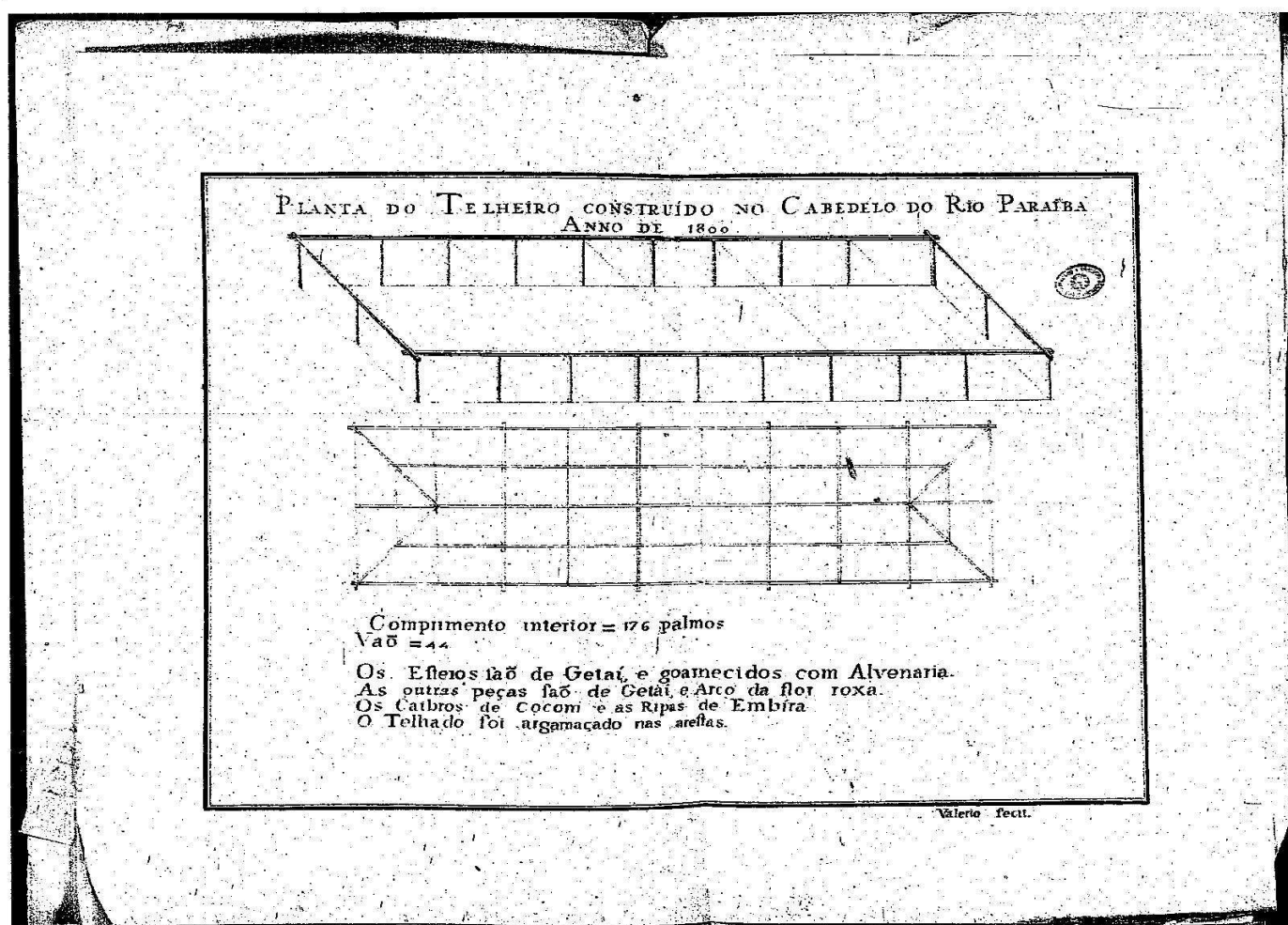


Figura 10 - Telheiro construído para arrecadar e conservar madeira de construção no porto de Cabedelo.
Fonte: Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.478, Doc. 2606. Adaptação: Ocione Fernandes.

⁵³ Ofício do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.478, Doc. 2606.

⁵⁴ Antiga unidade de medida de comprimento, equivalente a 22 cm.

A construção do referido telheiro diminuiu o descaminho de madeira para a praça de Pernambuco, beneficiando a Parahyba do Norte em suas relações comerciais diretas com o mercado europeu. Por esse motivo é que, já em 1804, ao providenciar o embarque de madeiras de construção para o Porto de Lisboa, no bergantim “Gavião” sob o comando do Primeiro Tenente do Mar, João Urbano de Seixas, o Intendente da Marinha, Joaquim Martins, informava através de uma Carta⁵⁵ ao Príncipe D. João: “Passei ao lugar do Cabedêlo, onde ancorão as Embarcaçoens destinadas a carregar Madeiras de Construção, que ali se achão depositadas, com sinco dias carreguei dellas o Bergantim [...]”.

Ademais da grande mobilidade, supõe-se que os bergantins possuíam uma capacidade de carga significativa devido à empreitada e aos riscos das viagens. Até mesmo a disposição da carga pela embarcação exigia determinados cuidados para não provocar naufrágios ou mesmo danificar as mercadorias. Nesse sentido, Bernardino José de Sousa, apresentando a visão de Pin e Almeida, afirma que:

Uma provisão de 1828, assinada pelo então Ministro da Fazenda Miguel Calmon du Pin e Almeida, dirigida à Junta da Fazenda Pública da Província do Rio Grande do Norte, dizendo que ‘[...] todo o pau-brasil seja cuidadosamente embarcado e bem acondicionado a bordo dos navios, preferindo-se a antiga prática de arrumar os toros nas cobertas e entre os sacos de algodão, e deixando-se absolutamente o uso de metê-los no porão dos navios em contato com a água salgada’ (PIN E ALMEIDA *apud* SOUSA 1978, pp. 133-134).

De fato, as embarcações à vela permaneceram realizando o transporte de mercadorias entre a Parahyba do Norte, Pernambuco e a Europa até a segunda metade do século XIX. Contudo, a versatilidade e a capacidade de carga dos bergantins os habilitavam a transportar mercadorias, pessoas e correspondências, evidenciando, assim, a importância desse tipo de transporte para o comércio direto com a Europa, bem como para o abastecimento interno.

⁵⁵ Carta do Intendente da Marinha, Joaquim Martins, ao Príncipe Regente D. João. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.563, Doc. nº 3080.

3.2 - Transporte, correspondência e comércio para o Brejo da Parahyba do Norte

Os bergantins, que além da atividade mercante, foram utilizados como correio marítimo, influenciavam o ritmo do comércio através das correspondências que transportavam, constituindo-se como importantes vetores de informações para a economia mercantilista. Aproveitava-se a agilidade desse tipo de embarcação, para através das correspondências que transportavam, determinar a preparação das mercadorias e o abastecimento das embarcações tanto na Parahyba quanto na Europa, considerando que, “[...] informações e negócios caminhavam juntos, um tornando o outro possível [...]”. (FURTADO, 1999, p.119).

Apesar da regularização do correio marítimo no final do século XVIII, levada a cabo por uma embarcação (bergantim) utilizada, sobretudo na entrega e no recebimento de correspondências ao preço de 80 réis cada, devendo estas serem coligidas e entregues nas Capitânicas próximas a Pernambuco – a exemplo do Rio Grande do Norte, da Parahyba e do Ceará –, constatamos que a implantação desse correio marítimo não interrompeu a dependência da economia parahybana em relação à praça de Pernambuco.

3 de Novembro – Ordem Régia mandando declarar que de primeiro de janeiro de 1798, em diante, se iniciará o serviço regular de correio entre Lisboa e esta Capitania: ‘S. Magestade manda prevenir a V.M.ce que no primeiro de Janeiro do anno próximo futuro, sahirá deste porto para o de assú um Brigantin com as cartas desta corte e praça para as Capitânicas de Pernambuco, Bahia, Parahiba, Piauí, Maranhão e Pará [...], um mez depois há de sahir daqui segundo Brigantin, para melhor verificar a possibilidade de se porem em prática constante este plano; e que por ora as cartas pagarão cada uma oitenta réis tanto em Lisboa quanto em qualquer dos referidos portos do Brasil. [...] Deus guarde a V. M.ce Palácio de Queluz em 3 de Novembro de 1797. D. Rodrigo de Souza Coutinho (SOUZA COUTINHO *apud* PINTO, 1977, v.I, pp. 184 -185).

Como já salientamos no primeiro capítulo, algumas embarcações seguiam esporadicamente direto para a Europa, sem aportar em Pernambuco para seguir em comboio. Costumeiramente, as correspondências e as mercadorias produzidas na Parahyba do Norte, principalmente no Brejo, eram desviadas para praça pernambucana, o que contrariava “[...] o cumprimento da Ordem do Governador da Parahyba Fernando Delgado Freire de Castilho,

que favorecia os negociantes cujos navios estivessem armados e prontos para viajar sem comboio”⁵⁶.

Essa dependência justifica, em certo sentido, a generalização de uma visão historiográfica que não percebe a Parahyba economicamente dissociada da praça pernambucana. Devido ao abandono em que se encontravam os portos da Parahyba em relação aos de Pernambuco, que recebiam a maior parte das mercadorias e encomendas da Europa, ainda no final do século XVIII, Freire de Castilho remeteu outro Ofício⁵⁷ ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, mencionando as diligências que fez para enviar as encomendas pelo correio marítimo, além de reclamar da demora das correspondências reais que chegam através de Pernambuco. É interessante percebermos que a situação de dependência econômica da Parahyba à Pernambuco estendeu-se até a segunda metade do século XIX, provocando a insatisfação generalizada por parte dos administradores que tentaram de alguma forma reverter às dificuldades enfrentadas em decorrência da supremacia da praça de Pernambuco.

O Presidente Ambrosio Leitão da Cunha administrou a Província da Parahyba e enfrentou as dificuldades impostas pela influência da praça vizinha. No ano de 1860, em Mensagem à Assembléia Legislativa sobre a navegação e o comércio, ele afirma que:

Esta praça não faz propriamente commercio direto, um ou outro navio que nos traz de longe em longe somente algum carregamento de bacalhão ou de farinha de trigo, não vem diretamente de porto estrangeiro, mas ordinariamente de Pernambuco, onde toca e recebe ordens, sendo que a maior parte desses raros carregamentos são aqui vendidos por conta e risco do importador daquela província. Da mesma sorte os compradores de generos do paiz não são os negociantes que aqui os exportão para o estrangeiro e sim os de Pernambuco, aquém aquelles os vendem ou venderão, como acontece commumente (LEITÃO CUNHA *apud* PINTO, 1977, vol. II, p. 283).

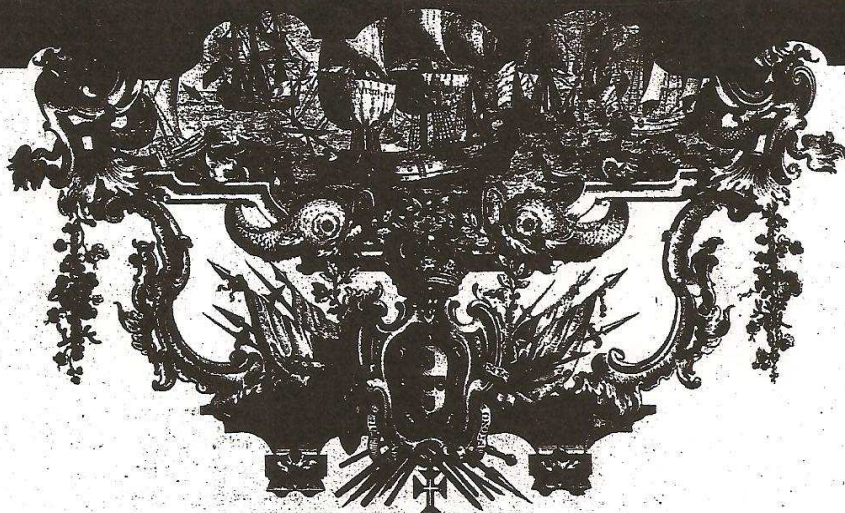
Uma questão fundamental para o embarque e o desembarque dos tripulantes, bem como dos passageiros das embarcações que atracavam na Parahyba do Norte e em outras Províncias era a exigência do passaporte. Apenas mediante a apresentação do passaporte é que os viajantes poderiam trafegar por terra ou por mar.

⁵⁶ Ofício do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.465, Doc. 2531.

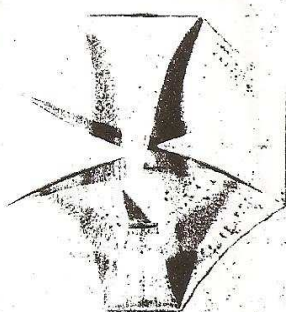
⁵⁷ Ofício do Governador da Parahyba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.442, Doc. 2416).

Para termos idéia de sua importância, sempre que o bergantim “Gavião” mudava de tripulação, fazia-se necessário, por parte dos seus tripulantes, a apresentação de Passaporte⁵⁸ emitido por autoridades do governo. Ostentando uma cruz de malta à frente, um brasão com armas, uma coroa e um porto constando algumas embarcações à vela ao fundo, essa imagem ilustra o Passaporte aqui reproduzido (Figura 11), assinado pelo Visconde de Anadia, que autoriza o Tenente de Mar, João Urbano Seixas, a assumir o comando da mencionada embarcação, que, com frequência, aportava na Parahyba.

⁵⁸ Passaporte emitido pelo Visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, autorizando o embarque do Primeiro Tenente de Mar João Urbano Seixas. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.551, Doc. 3014.



O VISCONDE DE ANADIA, CONSELHEIRO DE ESTADO, MINISTRO,
e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha, e Dominios Ultramarinos, &c. Faço saber
aos que este Passaporte virem que *de Porto da Cidade de Lisboa das viagens para a*
Síndica, donde ha de partir para a mesma Cidade de Lisboa o Bergantim
de sua Magestade Real, denominado Gavião, de que se Comandante e Capitão
Senhor do d.º Armado Real, João Urbano de Sousa, sendo etc, e toda a sua
Equipagem
Portuguezes, e Vassallos destes Reinos, sem que no dit.º *Berg.* tenha parte pessoa alguma
Estrangeira. E porque *na hida ou onde pôde ser encontrado* em quaesquer Mares ou Portos,
pelos Cabos, e Officiaes das Nãos, e mais Embarcações do mesmo Reino: Ordena o Principe
Regente Nosso Senhor lhe não ponhão impedimento algum. E recommenda aos das Armadas,
Esquadras, e mais Embarcações dos Reis, Principes, Républicas, Potentados, Amigos, e Alliados
desta Coroa, lhe não embarcem seguir sua viagem, antes para a fazer lhe dem a ajuda, e favor
de que necessitar, na certeza de que aos recommendados pelos seus Principes se fará o mesmo,
e igual tratamento. Em fé do que lhe mandou dar este Passaporte por Mim assignado, e sellado
com o Sello grande das Armas Reaes. Dado em *o Palácio da Real Marinha em vinte e sete de Junho*
do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesu Christo *de 1804.*



Visconde de Anadia

Por Ordem de S. Excellencia

Ante João Soares

Repetição
Repetition of image



Figura 11 - Passaporte para embarcar no bergantim "Gavião". Fonte: Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.551, Doc. 3014. Adaptação: Ocione Fernandes

Da mesma forma, exigia-se a apresentação do passaporte para se atravessar as fronteiras terrestres. Essa medida também constituía uma forma de controle por parte do governo. Nesse sentido, é interessante mencionar a situação por qual Henry Koster passou no arraial de Santa Luzia, em 1810, indo para o Ceará, quando o sargento do Distrito pediu o seu passaporte. Segundo Koster (2003):

[...] O rapaz declarou ser o sargento do distrito. Repliquei não duvidar de que dizia a verdade, mas não lhe reconhecia a autoridade, visto ele não envergar seu uniforme, e aparecer-me nas roupas usuais, de camisa e ceroulas e, ajuntei que suas maneiras faziam com que lhe recusasse exhibir o passaporte, fosse qual fosse a consequência . Insistiu para que mostrasse. [...] O rio seco, sobre o qual está Santa Luzia, divide as Capitanias do Rio Grande e do Ceará, conseqüentemente havia toda razão em ter o comandante exigido o meu passaporte; [...] (pp. 161-162).

Ao comentar o referido acontecimento, Câmara Cascudo (1974) informa que “a exigência do passaporte não se ligava apenas à proximidade da fronteira com o Ceará. Os comandantes dos Distritos tinham a obrigação de ver os documentos de todos os estrangeiros que atravessavam seu território” (p. 40). Muitos tentavam burlar a fiscalização e, caso fossem flagrados, a consequência imediata seria a prisão. Foi o que aconteceu em 1806, com o Sargento de Artilharia João de Almeida Barbosa, que ficou preso na Fortaleza de Cabedelo por falsificar o seu passaporte e embarcar para a Parahyba, Maria Eufemia como se esta fosse sua esposa⁵⁹.

Entre o final do século XVIII e o início do XIX, antes da instalação do correio terrestre, usava-se uma “sacola vermelha” que dava direitos e credenciava o seu condutor a receber as correspondências como se este fosse um Correio Real. Um fato interessante em relação às prerrogativas de quem possuísse a referida sacola, ocorreu também com Henry Koster, enquanto este passava por uma povoação do Ceará.

[...] Veio o guia dizer-me que o povo se aglomerava derredor de nós e recordei a querela que se passara quando da passagem por ali. Levantei-me e pedi minha maleta, abrindo-a com toda naturalidade, revolvendo o conteúdo e, tomando o saco vermelho, coloquei-o sobre um grande cepo de madeira que estava perto de mim, e continuei como que procurando um objeto indispensável. Quando olhei em torno, depois d’alguns minutos, toda gente que se reunira desaparecera, tal fora a importância do

⁵⁹ Ofício do Governador da Parahyba, Amaro Joaquim Raposo de Albuquerque, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo. Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, 2002, p.604, Doc. 3320.

saco vermelho, dando, como era sabido, o poder de requisitar animais, e outra idéia da minha situação surgira com a presença mágica dessa bolsa (KOSTER, 2003, pp. 197-198).

Henry Koster fez a referida viagem no ano de 1810, no entanto, segundo Irineu Pinto (1977, v. I, p. 106), pode-se dizer que a criação do Correio Terrestre nas Províncias do Brasil, só ocorreu no ano de 1829. Na Parahyba do Norte, o Secretário do Governo Francisco Xavier Monteiro da Franca, assumiu a administração dos correios, e estabeleceu a sua divisão em três linhas postais, a saber:

[...] uma para o sul até a cidade do Recife, de Pernambuco, outra para o norte até Mamanguape e o outro para o centro ao poente até a villa de Souza, [...]. O Correio do Sul deve passar pelas villas do Conde e Alhandra, desta Provincia, e pela de Goiana da Provincia de Pernambuco, seguindo para o Recife. O Correio do Norte deve chegar até a povoação de Mamanguape e neste ponto receber as cartas que vierem da Provincia do Rio Grande do Norte e deixar as que vão para a mesma Provincia. O Correio do Centro deve passar pelas villas do Pilar, Brejo d'Areia, villa da Rainha, villa Real de S. João, villa do Pombal, até chegar a villa de Souza tocando as Povoações maiores que ficarem intermédias. (PINTO, 1977, v.II, p. 107).

Terminado o apogeu das embarcações à vela do tipo bergantim, “o transporte fluvial que dominou nos fins do século passado não é mais usado” (ANDRADE, 1997, p. 62). As transformações suscitadas pela modernidade durante o século XIX possibilitaram não só a construção de navios transatlânticos de ferro, como também, a partir da segunda metade do mesmo século, o advento do trem de ferro no Brasil.

Em relação à idéia de modernidade, durante o século XIX, Marshall Berman (1986) classifica de segunda fase o referido século, cuja principal característica, segundo ele, é a contradição gerada pela chegada de símbolos modernos, a exemplo do trem de ferro, “em um mundo que material e espiritualmente” (p. 16) ainda não é totalmente moderno. O escritor e poeta, João Cabral de Melo Neto (2002, p. 21), com o seu poema “A moça e o trem”, nos dá uma idéia dessa contradição, ao falar do trem, como um lugar que “o tempo é tanto que se deixa ver”.

O trem de ferro
passa no campo
entre telégrafos.
Sem poder fugir
Sem poder voar
Sem poder sonhar
Sem poder ser telégrafo.

A moça na janela
vê o trem correr
ouve o tempo passar.
O tempo é tanto
que se pode ouvir
e ela o escuta passar
como se outro trem.

Cresce o oculto
elástico dos gestos:
a moça na janela
vê a planta crescer
sente a terra rodar:
que o tempo é tanto
que se deixa ver.
(MELO NETO, 2002, p. 21).

Contudo, percebemos que as conseqüências da modernidade incidiram de diversas formas sobre a sociedade parahybana, e que as transformações que suscitou às noções de espaço e tempo, através da agilidade dos meios de comunicação, contrastava com a paisagem. Segundo Berman (1986):

[...] para tentar identificar os timbres e ritmos peculiares da modernidade do século XIX, a primeira coisa que observamos será a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, [...], quase sempre com aterradoras conseqüências para o ser humano; jornais diários, telégrafos, [...], que se comunicam em escala cada vez maior; [...]. (p. 18).

Assim, constatamos que na Parahyba do Norte, bem como em outras Províncias contempladas pela instalação de uma estação ferroviária, o trem, ao dar mais velocidade ao correio terrestre, passou a exercer, sobretudo, uma função social (ALMEIDA, 1994, pp. 560 – 561), visto que, suscitou transformações, até então inexistentes, nas noções de espaço e tempo, a exemplo da agilidade que legou ao transporte de mercadorias, pessoas, correspondências e informações.

3.3 - Construção da Estrada de Ferro Conde d'Eu: ascensão e declínio no Brejo parahybano

[...] o espaço está em evolução permanente. Tal evolução resulta da ação de fatores externos e fatores internos. Uma nova estrada, a chegada de novos capitais ou a imposição de novas regras (preço, moedas, impostos, etc.) [...] (SANTOS, 1985, p.16).

A difusão de novas técnicas de produção a partir da Revolução Industrial, sem dúvida, teve o seu ápice durante o século XIX. Para termos idéia, basta mencionarmos as transformações sociais suscitadas no referido século, através da difusão das estradas de ferro e da utilização do ferro nas construções navais, possibilitando um salto qualitativo e quantitativo, em relação ao transporte de pessoas e de mercadorias, bem como, de informações entre os continentes. Nesse sentido, de acordo com Milton Braga Furtado (1980):

A Revolução Industrial, impulsionada pelo desenvolvimento da máquina a vapor, deu condições para o surgimento de novos inventos e a adoção de novas técnicas de produção que se refletiram no aumento da produtividade e na ampliação do mercado mundial. A primeira ferrovia aberta ao tráfego de passageiros e cargas, na Inglaterra (1825), viabilizou a construção de outras na Europa e nos Estados Unidos (1826), tornando-se um meio de comunicações e transporte rápido e econômico, e permitindo melhores condições para o desenvolvimento dessas regiões (p. 98).

Em relação à construção de estradas de ferro no Brasil, esperou-se mais de duas décadas por essa inovação que viria a transformar as noções de espaço e tempo em um país de dimensões continentais. Segundo Flavio Azevedo Marques de Sales (2002),

a primeira delas - a Estrada de Ferro D. Pedro II que liga o Rio de Janeiro à cidade de Cachoeira em São Paulo - teve sua construção iniciada em 1855, por conta do Tesouro Nacional, [...]”, sob a Lei ° 641, de 26 de junho de 1852, que vigorou até o final do século XIX, estabelecendo as diretrizes para a construção de estradas de ferro no país. (p.178).

Na Parahyba do Norte, as discussões acerca das possibilidades de construção de uma estrada de ferro surgiram nas décadas seguintes, firmando-se com o decreto nº 4.838, de 15 de dezembro de 1871, que:

[...] concedeu ao conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, bacharel Anísio Salatiel da Cunha e ao engenheiro André Rebouças autorização para organizar

uma companhia que construísse uma estrada de ferro de Paraíba a Alagoa Grande, com ramificações para Ingá e Independência [...]. Foi prorrogado o prazo de dois anos para a organização da companhia, que só se constituiu em Londres, em 15 de setembro de 1875, com a denominação de The Conde d'Eu Railway Company Limited, com o capital de 6 milhões de cruzeiros [...]. No dia 7 de setembro de 1883 inaugurou-se a linha-tronco, da Paraíba a Mulungu, com 26 km; em 28 de dezembro do mesmo ano, o ramal de Pilar, partindo do Entroncamento, com 25 km; em 5 de julho de 1884, de Mulungu a Independência, com 22 km, e em 25 de março de 1889, da Paraíba a Cabedelo, com 20 km” (BRITO, 1961, pp. 155-156).

O traçado escolhido na Parahyba para receber a estrada de ferro Conde d'Eu, foi motivo de controvérsias do Império à República, pois, como era de se esperar, não poderia abranger todas as cidades da Província que fossem mais populosas ou as que liderassem a produção de gêneros. Nesse sentido, o construtor Francisco Retumba chegou a emitir opinião acerca do traçado da referida estrada de ferro, mas, qualquer que fosse o traçado adotado, promoveria insatisfação às populações das cidades não beneficiadas pelo itinerário dos trilhos de ferro (ALMEIDA, 1994, p, 351).

A esse respeito, José Américo de Almeida (1994), ao escrever sobre a referida estrada de ferro em *A Paraíba e seus problemas*, também demonstra a sua opinião quanto à chegada do trem de ferro. Para este “o trem de ferro não vem conquistar nossos sertões. [...] A estrada de penetração da Paraíba não avança pelo deserto. Esse traçado tem um evidente valor econômico, por que corta uma zona de intensa atividade e densamente povoada” (pp. 341-342).

A preocupação de Almeida, acima exposta, é compreensível, pois o Sertão parahybano, como ele bem salientou, era uma zona de “intensa atividade”, devido à permuta de mercadorias com o Brejo e ao deslocamento até a capital da Província da Parahyba do Norte. Até a segunda metade do século XIX, o transporte de mercadorias e de pessoas, era realizado a pé, em carro de boi, ou, a cavalo. A ilustração a seguir (Figura 12), extraída de “Viagens ao Nordeste do Brasil” de Henry Koster (2003), nos dá uma noção do que seria um fazendeiro em viagem com sua esposa, os quais, mesmo estando a cavalo e com três escravos lhe acompanhando, precisaria de alguns dias de viagem, caso, por exemplo, saíssem do Sertão parahybano em demanda da capital da Província.



Figura 12 - Um Fazendeiro e sua Esposa em Viagem. Fonte: “Viagens ao Nordeste do Brasil” (KOSTER, 2003, v.II, pp. 498 - 499). Adaptação: Ocione Fernandes.

Em consequência do desenvolvimento das técnicas produtivas predominantes na Parahyba durante o século XIX, houve o incentivo à melhoria dos meios de transporte. Esse processo constituiu-se tanto da necessidade de escoamento de mercadorias, quanto das informações e das pessoas, que partiam e que chegavam às estações de trem, contribuindo significativamente para uma transformação social. Nesse sentido, segundo Gervácio Batista Aranha (2005),

os trens que aportam nessas estações, [...] tornam-se canais por meio dos quais essas estações se constituem enquanto espaços de intensa sociabilidade, convergindo para elas praticamente todos os interesses da coletividade em seus laços com o mundo exterior, sejam: econômicos, políticos, afetivos, etc. (p. 88).

Para os Estados em formação durante o século XIX, os telégrafos apresentavam-se como um importante meio de controle, por isso, ao abordar o telégrafo como meio de

controle social e territorial, Maria Cristina Hevilla (2000), percebe que, no Brasil, o telégrafo teve uma

[...] función estratégica y de control estatal del territorio y de la información. Debido a ello el diseño de dicha instalación respondió primeramente a esta prioridad, aunque con posterioridad se le sumaron otras ventajas como por ejemplo los beneficios económicos dados por el comercio y la rapidez y mejora de las comunicaciones. (p. 4).

Em geral, as cidades beneficiadas com estação de trem também recebiam um posto telegráfico, o que certamente lhes aumentava o raio de influência econômica e social em relação às que não detinham as referidas inovações. Assim, raramente, cidades que não fossem contempladas por uma estação de trem possuíam um posto telegráfico. Localizada no Brejo parahybano, Areia foi uma dessas exceções:

Na Paraíba, por exemplo, a primeira linha telegráfica em direção ao interior que não pressupõe esse vínculo é ali instalada em 1896. Trata-se de uma linha do Telégrafo Nacional, com agências nas cidades de Alagoa Grande, Campina Grande, Bananeiras e Areia. Dentre essas cidades, só a cidade de Areia jamais será contemplada com o trem de ferro (ARANHA, 2005, pp. 106 - 107).

Por não receber uma estação de trem, Areia declinou economicamente. No entanto, para Gervácio Batista Aranha (2005), a cidade de Areia, “poderia até se orgulhar” pois, mesmo não possuindo estação de trem, recebia a “visita dos estafetas vindos da capital seis vezes ao mês”, enquanto que Campina Grande, a, aproximadamente, mesma distância desta última, em relação à capital, recebia apenas três estafetas durante o mês.

O que nos surpreende não é apenas o fato de Areia ter recebido um posto telegráfico sem que fosse contemplada por uma estação de trem, e sim a ausência de uma estação de trem em Areia, visto que a referida cidade, até a década de setenta do século XIX, ocupou o nível mais elevado de crescimento econômico, político e social do Brejo da Parahyba do Norte, findando o seu apogeu justamente a partir da construção da estação de Mulungu e de Guarabira, que passaram a coligar as atividades socioeconômicas das cidades vizinhas.

Além da morosidade para se instalar a estrada de ferro até o Brejo, por não receber uma estação de trem, a cidade de Areia passou por um notório declínio em sua

economia, pois ficou “[...], apertada num cinturão de ferro, que lhe tirava as forças de sobrevivência” (ALMEIDA, 1980, p. 9).

Como salientamos no primeiro capítulo, durante as primeiras décadas do século XIX, as Povoações de Alagoa Grande, de Bananeiras e de Guarabira (antiga Independência), faziam parte da região do Brejo, considerando que todas derivaram da Vila Real do Brejo de Areia. No entanto, no ano de 1884, quando Guarabira teve a sua estação de trem inaugurada, a denominação de Brejo já não prevalecia devido às implicações econômicas, políticas e sociais pelas quais passou a redefinição do espaço geográfico parahybano. No final do referido século, como salienta Irenêo Joffily (1977), a cidade de Guarabira tornou-se a “porta mais importante dos brejos ao norte” (p. 130).

Podemos dizer, portanto, que o advento da estrada de ferro passou a mudar a paisagem das cidades do Brejo parahybano entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século seguinte. Alagoa Grande, em 1900, e Bananeiras, em 1925, foram as cidades da região contempladas por uma estação de trem, o que suscitou transformações significativas nos costumes e hábitos de seus habitantes, através dos periódicos e das correspondências que passaram a ser entregues aos estafetas⁶⁰ responsáveis pela condução até as estações, confirmando que, “[...] a dobradinha estrada de ferro-correios, ou estrada de ferro-imprensa, provoca um enorme impacto no cotidiano das pequenas comunidades” (ARANHA, 2005, p. 95).

A intermediação entre as cidades do Brejo era também feita, até o final do XIX, com a estação de trem de Mulungu, como requisitava o governo da Província, contudo, essa orientação não surtiu o efeito esperado, pois não legou melhoria ao sistema de correios e de periódicos da região. A esse respeito, Irenêo Joffily (*apud* ARANHA, 2005), como proprietário, em Campina Grande, do periódico “Gazeta do Sertão”, e interessado em enviar a remessa semanal da Gazeta para os assinantes da capital da Parahyba afirma que

[...] ao enviar a remessa semanal destinada aos assinantes da capital da província, isto no ano de 1889, recorre ao serviço dos correios existente na estrada de ferro Conde D’eu, onde um estafeta é ali mantido para esse fim. Trata-se de um estafeta que a serviço da repartição dos correios na Paraíba, recolhe, na estação de Mulungu, cartas, jornaes, encomendas, etc. [...] (p. 91).

Envolvido também na política parahybana na condição de Deputado Provincial por várias legislaturas, Joffily (*apud* ALMEIDA, 1979, p.342.) empenhou-se em estender a

⁶⁰ Espécie de correio a cavalo.

via férrea até Campina Grande, chegando a publicar no periódico *Mercantil* da capital parahybana, um artigo em dezembro de 1883, no qual defendia o prolongamento da estrada de ferro, no intuito de viabilizar o desenvolvimento da produção parahybana, que, historicamente, apesar das constantes reclamações e justificativas de seus governantes, eram escoadas para a praça pernambucana em detrimento da capital da Parahyba.

Os produtores da região do Brejo, que, historicamente, tinham a maior parte de sua produção escoada para a praça pernambucana, após a instalação da ferrovia, passaram a conduzir mercadorias, correspondências e periódicos em lombo de animais até as cidades parahybanas que receberam estações de trem, de onde eram despachadas em direção à capital da Província.

O transporte até essas cidades era difícil: os animais eram carregados com fardos de algodão, um de cada lado; o condutor da tropa de burros ou mulas seguia logo atrás carregando a sua espingarda para o que fosse preciso durante a viagem. A ilustração abaixo (Figura 13), extraída de “Viagens ao Nordeste do Brasil” de Henry Koster (2003), nos dá uma noção de como era efetivado o transporte de algodão.



Figura 13 - Condutor de Algodão. Fonte: “Viagens ao Nordeste do Brasil” (KOSTER, 2003, v.II, pp. 450 - 451). Adaptação: Ocione Fernandes.

Antes da inauguração do primeiro ramal que ligava a capital parahybana a Mulungu, a referida dificuldade de escoamento prevalecia. Acerca de tal fato o presidente José Ayres do Nascimento (*apud* ALMEIDA, 1994, p. 262) relata que a situação da Província era difícil, mas que em 1884 as condições melhoraram, “[...] e que para esse resultado contribuiu a viação férrea e a sua aproximação dos centros produtores na zona denominada dos brejos”.

Com o intuito de contemplar a Bacia do rio Mamanguape (ANDRADE, 1997, p.15) que, através do porto do Salema, apresentava-se durante a maior parte do século XIX como uma porta para o Brejo, e considerando que, “a cidade de Mamanguape era, então, a segunda em população e comércio [...] (sendo) essa posição [...] decorrente de sua função portuária, como escoadouro natural da produção do agreste e do brejo” (RODRIGUEZ, 2000, p. 19), tentou-se através do Decreto nº 7992, citado a seguir, a concessão de privilégios para a instalação de um ramal da estrada de ferro até a referida cidade, no entanto, constatamos que essa tentativa não obteve êxito.

Nº 7992 - Decreto de 5 de fevereiro de 1881- Concede privilégio por 50 anos a José Alves Barbosa Júnior, Antônio Borges da Silveira Lobo e Alfredo Cardoso Pereira para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre Mamanguape, Paraíba do Norte, e Acari, no Rio Grande do Norte” (NASCIMENTO BRITO, 1961, p. 140).

Até então, apenas as cidades de Mulungu e de Guarabira (Figura 14), tinham sido beneficiadas com a instalação de estações de trem, e por isso, “essas cidades, transformadas em ‘pontas de trilho’ se beneficiaram, capturando a produção do agreste, cariri e sertão. Nesse contexto, Mamanguape e Areia entram em franco declínio” por não terem sido beneficiadas com o advento das estradas de ferro (RODRIGUEZ, 2000, p. 19).



Figura 14 - Estação de trem de Guarabira. Acervo: Jonatas Rodrigues (sem data)

Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/guarabira.htm>> **Acesso em:** 06/ 08/ 2008.

Tal realidade confirma, deste modo, a afirmação de autores segundo os quais “a cidade é coisa dinâmica, cresce se multiplica e declina” de acordo com a demanda dos mercados e das técnicas produtivas predominantes em cada contexto histórico. Podemos dizer, por conseguinte, que, durante o século XIX, Mulungu e Guarabira ascenderam economicamente, enquanto que Mamanguape e Areia declinaram após longos anos de prosperidade econômica, política e social, provenientes da produção de açúcar e algodão (PIERSON *apud* CARTAXO, 1975).

A decadência de Mamanguape começaria ainda nos fins do século XIX, em face da construção da estrada de ferro [...] Com a construção dessa estrada, procurava a capital paraibana captar as regiões do Estado que para ela não convergiam economicamente. A ferrovia traçada na direção Noroeste alcançou Guarabira em 1884 [...] fazendo que nessa cidade se detivesse os almocreves que do Agreste demandavam o pôrto de Salema. Aí seus produtos passaram a ser embarcados, por trem, para a capital. Guarabira, transformada em ‘ponta de trilhos’, passou então a progredir, enquanto Mamanguape, transformada apenas em empório do seu município, começou a decair (ANDRADE, 1997, pp. 32 - 33).

Se na primeira metade do século XIX, as cidades de Mamanguape e de Areia detinham a supremacia econômica na Província da Parahyba do Norte, a partir da década de oitenta do mesmo século, portanto, a situação mudou devido à instalação das estações de trem em Mulungu (1883) e em Guarabira (1884). Esta última cidade, que até então não possuía atividade econômica expressiva, ascendeu em função da produção que passou a coligir das

cidades vizinhas e a enviar para a capital da Província da Parahyba do Norte, tornando-se um importante pólo econômico, até então inexistente, e que viria a se consolidar no século seguinte, com outras cidades beneficiadas por uma estação de trem, a exemplo de Campina Grande.

Assim, a produção do espaço do Brejo da Parahyba do Norte durante os anos de 1793 a 1883, deu-se através das vias de escoamento fluvial e terrestre, que durante o processo de ascensão e declínio econômico por que passou em seu processo histórico, demandou, durante o século XIX, meios de transportes capazes de viabilizar, além do movimento de informações e de pessoas, a permuta e a venda de mercadorias para o consumo interno e para a exportação.

CONCLUSÃO

São comuns análises sobre a economia interna brasileira que apresentam a Província de Pernambuco como centro econômico, sem cogitar a origem e a demanda das mercadorias que possibilitaram a sua prosperidade. É certo que não há como refutar a subordinação política da Parahyba do Norte a Pernambuco até o final do século XVIII, e, muito menos, as relações econômicas processadas entre ambas durante o século XIX.

No entanto, de acordo com os documentos e a bibliografia analisados no presente estudo, percebemos que, economicamente, a Parahyba do Norte tornou-se uma caudatária, sem cuja produção de gêneros Pernambuco não podia prescindir, pois dependia das mercadorias direcionadas à manufatura ou à subsistência, tanto para o consumo de sua população, quanto para manter a exportação requisitada pelas autoridades do governo, invertendo ao menos nesse sentido, a dependência entre as referidas Províncias.

Durante o século XIX, do Sertão e do Brejo parahybano, para a praça pernambucana, era freqüente o escoamento de mercadorias através da Estrada do Espinharas, que atravessava a Província da Parahyba, de Leste a Oeste, ramificando-se em estradas vicinais, que, por sua vez, se interligavam a diversas povoações e cidades.

A produção do espaço do Brejo parahybano descortinou-se através da reprodução de suas relações com o Sertão. Em algumas referências ou descrições coligidas em obras de Irenêo Joffily (1977), Irineu Pinto (1977), Horácio de Almeida (1978, 1980) e José Américo de Almeida (1994), percebemos que as qualificações construídas por esses autores em relação ao Sertão parahybano, foram pautadas em atividades econômico-culturais com o Brejo. Isso nos motivou à análise de um pelo outro, através da dinâmica existente entre a produção, o consumo, a venda e a troca de mercadorias agrícolas e pastoris, atividades produtivas que confluíam para as feiras livres.

Quanto ao povoamento do Brejo, corroboramos com a versão de Horácio de Almeida, de que o povoamento deu-se ao mesmo tempo pelo Sertão e pelo Litoral. Mas, percebemos que o fluxo de migrantes para o Brejo em decorrência das secas de 1793, 1846 e 1877, e das epidemias como a de “Cholera Morbus”, contribuiu significativamente para o processo de povoamento da região. Constatamos que habitantes do Sertão parahybano acabaram se radicando no Brejo, em função das secas, contribuindo para o seu povoamento e intensificando, além das questões econômicas, as questões sociais. No entanto, verificamos

que o inverso também ocorria, ou seja, o refluxo de migrantes do Brejo para o Sertão, em função do declínio econômico de algumas cidades do Brejo.

Em consequência do desenvolvimento das técnicas produtivas predominantes na Parahyba durante o século XIX, ocorreu o incentivo à melhoria dos meios de transporte. Esse processo constituiu-se, tanto da necessidade do escoamento de mercadorias, quanto das informações e das pessoas, contribuindo efetivamente para uma transformação social.

A população parahybana, através do desenvolvimento do transporte de mercadorias, de correspondências e de informações, passou por noções de espaço e tempo, até então inexistentes. As embarcações à vela permaneceram, até a segunda metade do século XIX, realizando o transporte de mercadorias entre a Parahyba do Norte, Pernambuco e a Europa. Mas ao final do mesmo século, ao serem contempladas com uma estação de trem, cidades como Guarabira, que não possuíam atividade econômica expressiva, ascenderam em função da produção que passaram a coligir, enquanto que importantes pólos econômicos, a exemplo do Brejo de Areia, declinaram economicamente.

Ao analisarmos a produção e a comercialização de mercadorias no Brejo da Parahyba do Norte durante os anos de 1793 a 1883, percebemos a sua importância para a economia interna. Pesquisamos a produção, a distribuição e a comercialização dos gêneros alimentícios ou utilizados na manufatura, como a farinha e o algodão, dentre outros, que eram escoados tanto para abastecer a Província de Pernambuco como a Europa, o que suscitou a nossa aceção de que o Brejo constituiu um celeiro da Parahyba do Norte.

No decorrer de nossa pesquisa, tentamos demonstrar, portanto, a existência de uma dependência mútua entre Pernambuco e Parahyba do Norte. Além disso, percebemos que qualquer estudo que se proponha a uma análise do Brejo parahybano precisa contemplar a temática do Sertão, e que, da mesma forma, qualquer pesquisa que vise contemplar o Sertão parahybano, precisa avaliar as suas relações econômicas e sociais com o Brejo. É preciso sanar, deste modo, algumas lacunas conceituais acerca das relações sociais processadas entre ambos, visto que constituem conceitos fundamentais para futuras análises acerca da produção dos referidos espaços.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Elpídio de. **História de Campina Grande**. 2ª ed. João Pessoa: Editora Universitária/ UFPB, 1979.

ALMEIDA, Horácio de. **História da Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 1978. V. II (Documentos Paraibanos, 7)

_____. **Brejo de Areia: Memórias de um Município**. 2ª Ed. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 1980.

ALMEIDA, Jose Américo de. **A Paraíba e seus problemas**. 4ª ed. Facsimilada. Brasília: Senado Federal, 1994.

_____. **A bagaceira**. 19. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

ANDRADE, Ana Isabel de Souza Leão & VASCONCELOS, Severina Maria Oliveira de. **Mamanguape, 150 anos: uma cidade histórica**. Mamanguape – Paraíba: Prefeitura Municipal de Mamanguape, 2005.

ANDRADE, Manuel Correia de. **O Rio Mamanguape**. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 1997.

ARANHA, Gervácio Batista. *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**. 2 ed. João Pessoa: Idéia, 2005.

BARROSO, Raimundo Cordeiro Junior. *História da História ou da Historiografia como História Social*. In:___ SÁ, Ariane Norma de Menezes & MARIANO, Serioja. (org.) **Histórias da Paraíba: autores e análises historiográficas sobre o século XIX**. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 2003.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade**. Tradução de Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Loriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BERNARDES, Denis Antônio de Mendonça. *Notas sobre a formação social do Nordeste*. In:___ **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**. nº 71, São Paulo 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br>. Acesso em: 10 de agosto de 2008.

BREITBACH, Áurea Corrêa de Miranda. **Estudo sobre o conceito de região**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 1988.

BRITO, José do Nascimento. **Meio século de Estradas de Ferro**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.

BOURDÉ, Guy & MARTIN, Hervé. **As Escolas Históricas**. Lisboa: Europa América, 1984.

CÂMARA CASCUDO, Luís da. **Notas e Documentos para a História de Mossoró.** – [Reedição patrocinada pela Fundação José Augusto, para o XXV Congresso Nacional de Botânica] Coleção Mossoroense – Série C – Volume II, 1974.

_____. **História da Alimentação no Brasil.** 3ª ed. São Paulo: Global, 2004.

CAPISTRANO DE ABREU, J. **Capítulos de História Colonial (1500 - 1800).** 4ª ed. Revisada, anotada e prefaciada por José Honório Rodrigues. Rio de Janeiro: Livraria Briguiet, 1954.

CARDOSO, Maria Francisca Thereza C. *Feira de Caruaru.* In: __ IBGE, Rio de Janeiro. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica. **Tipos e aspectos do Brasil.** 10 ed. Atualizada e ampl. Rio de Janeiro, 1975.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A Mundialidade do Espaço.* In: __ MARTINS, José de Souza. (org.) **Henri Lefebvre e o Retorno à Dialética.** São Paulo: Hucitec, 1996, pp. 121-134.

CAVALCANTI, Archimedes. **A Cidade da Parahyba na Época da Independência** (Aspectos sócio - econômicos, culturais e urbanísticos em volta de 1822). Edição Comemorativa do Sesquicentenário. João Pessoa: Imprensa Universitária, 1972.

CERTEAU, Michel. *A Operação Histórica.* In: __ LE GOFF, Jacques & NORA, Pierre. (org.) **História: novos problemas.** Rio de Janeiro: F. Alves, 1976.

CARDOSO, Ciro Flamarion. *Independência de Fato (1808 - 1822).* In: __ Maria Yeda Linhares (org.) **História Geral do Brasil.** 6º ed. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

CARTAXO, Rosilda. **Estradas das Boiadas: Roteiros para São João de Rio do Peixe.** João Pessoa: NOPIGRAL, 1975.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem: A elite política imperial; Teatro de Sombras: a política imperial.** 2.ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, Relume-Drumará, 1996.

_____. **Cidadania: tipos e percursos.** Estudos Históricos, Rio de Janeiro, nº. 18, 1996. Disponível em: <<http://www.cpdoc.fgv.br/revista/arq/199.pdf>> Acesso em: 10 de agosto de 2008.

_____. **Pontos e Bordados: Escritos de História e política.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Espaço, um conceito-chave da Geografia.* In: __ CASTRO, Iná Elias de, GOMES, Paulo Cesar da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato (org.) **Geografia: Conceitos e Temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

DIAS, Margarida Maria Santos. **Intrépida ab Origine: O Instituto Histórico e Geográfico Paraibano e a produção da história local.** João Pessoa: Almeida Gráfica e editora Ltda., 1996.

EGLER, Walter Alberto. **O Agreste e os Brejos** (Notas de uma excursão a Pernambuco). Boletim Geográfico N. 138, Ano XV, Maio / Junho 1957, p. 294 – 306.

EGLER, Claudio A. G. *Questão Regional e Gestão do Território no Brasil*. In: __ CASTRO, Iná Elias de, GOMES, Paulo Cesar da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato (org.) **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

FERNANDES, Ocione do Nascimento. *Entre a Geografia e a História: Um olhar sobre a obra de Irenêo Joffily*. In: __ SÁ, Ariane Norma de Menezes & MARIANO, Serioja. (org.) **Histórias da Paraíba: autores e análises historiográficas sobre o século XIX**. João Pessoa: Ed. Universitária / UFPB, 2003.

_____. *Parahyba do Norte: Celeiro de Pernambuco (1790 -1810)*. In: BEZERRA, Valdir Barbosa (org.) **Iniciados**. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 2006. V.11

FERREIRA, Gabriela Nunes. **Centralização e Descentralização no Império**. Rio de Janeiro: Editora 34, 2000.

FRAGOSO, João & FLORENTINO, Manolo. **O Arcaísmo como Projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790-1840)**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João, FLORENTINO, Manolo & FARIA, Sheila. **A economia colonial brasileira (Séculos XVI - XIX)**. São Paulo: Atual, 1998. (Discutindo a história do Brasil).

FREIRE, Antônio. **Araçá dos Luna Freire**. João Pessoa: Ed. Nova Paraíba, 1972.

_____. **Revoltas e Repentes**. João Pessoa: Ed. Nova Paraíba Indústria Gráfica Ltda. 1974.

FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil: Aspectos da Influência Britânica sobre a Vida, a Paisagem e a Cultura do Brasil**. São Paulo: Livraria José Olympio Editora, 1948.

FURTADO, Júnia F. **Homens de Negócio: a interiorização da metrópole e o comércio nas minas setecentistas**. São Paulo: HUCITEC, 1999.

FURTADO, Milton Braga. **Síntese da economia brasileira**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1980.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. *O conceito de Região e sua discussão*. In: __ CASTRO, Iná Elias de, GOMES, Paulo Cesar da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato (org.) **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

HEVILLA, Maria Cristina. **El Estado innovador: estratégias de control y de contacto em la frontera**. In: __ Scripta Nova (Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales), Nº 69 (51), 1 de agosto de 2000. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-69-51-htm>> Acesso em: 13 de agosto de 2008.

HONORATO, Cezar T. *O Estado Imperial e a Modernização Portuária*. In: __SzMRECSÁNYI, Tamás & LAPA, José Roberto do Amaral (org.) **História Econômica da Independência e do Império**. 2.ed. São Paulo: Hucitec/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002.

JOFFILY, Irenêo Ceciliano Pereira. **Notas sobre a Parahyba**. Ed. fac-similada. Brasília: Editora Thesaurus, 1977.

JOFFILY, José. **Entre a Monarquia e a República: Idéias e Lutas de Irenêo Joffily**. Rio de Janeiro: Livraria Kosmos Editora, 1982.

LIPPI, Lúcia. *A conquista do espaço: sertão e fronteira no pensamento brasileiro*. In: __ **História, Ciências, Saúde — Manguinhos**. vol. V (suplemento), julho 1998, pp.195 - 215. Scielo Brasil. Acesso em: 10 de agosto de 2008.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Tradução, Prefácio e Comentários de Luís da Câmara Cascudo. 12ª ed. Rio de Janeiro – São Paulo – Fortaleza: ABC Editora, 2003.

MACHADO, Maximiano Lopes. **História da Província da Paraíba**. v.II (Documentos Paraibanos, 4). João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 1977.

MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa – PB**. Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, 2000.

MAIA, Sabiniano. **Itabaiana Sua História – Suas Memórias (1500 - 1975)**. João Pessoa: SEC/PB, 1976.

MARIZ, Celso. **Evolução Econômica da Paraíba**. 2ª ed. João Pessoa: A União, 1978.

_____. **Apanhados Históricos da Paraíba**. 3. Ed. Facsimilada. João Pessoa: Editora A UNIAO, 1994.

MARIZ, Marlene da Silva. **Seca e Ação do Poder Público: do século XVI ao século XIX**. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. NUT – SECA: UFRN, 2000. Disponível em: <http://www.nutseca.ufrn.br/relatos/relato_historia_1.pdf> Acesso em: 18 de agosto de 2008.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Os senhores de engenho e as conspirações**. Jornal Folha de S. Paulo, Brasil 504 d.C. Ago. 2003, p. 6.

MELO NETO, João Cabral de. **Novas Seletas**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em Ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647 – 1755)**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, 2005.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *O sertão: um "Outro" geográfico*. In: __ **Revista Terra Brasilis**, Anos III - IV. Nº 04-05. 2002-2003. p. 11-23.

MOREIRA, Emilia. **Capítulos de Geografia Agrária da Paraíba**. Editora Universitária / UFPB, 1997.

NASCIMENTO FILHO, Carmelo R. do. **A fronteira móvel: os homens livres pobres e a produção do espaço da Mata Sul da Paraíba (1799 - 1881)**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós – Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba, 2006.

_____. *O Historiador Burocrata: Uma análise Historiográfica da Obra de Celso Mariz*. In: SÁ, Ariane Norma de Menezes & MARIANO, Serioja. (org.) **Histórias da Paraíba: autores e análises historiográficas sobre o século XIX**. João Pessoa: Ed. Universitária / UFPB, 2003.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1979.

OLIVEIRA, Elza Regis de. **A Paraíba na crise do século XVIII: subordinação e autonomia (1755 - 1799)**. Fortaleza: BNB. 1985. 176 p. (Documentos do Nordeste, 6).

OLIVEIRA, Paulo de Salles. *Caminhos de Construção da Pesquisa em Ciências Humanas*. In: __ OLIVEIRA, Paulo de Salles. (org.) **Metodologia das Ciências Humanas**. São Paulo: Hucitec / UNESP, 1998.

PIMENTEL, Altimar de Alencar. **Cabedelo** (História). vol. II . João Pessoa: A União Editora/ Prefeitura Municipal de Cabedelo, 2002.

PINTO, Irineu Ferreira. **Datas e notas para a História da Paraíba**. João Pessoa, Editora universitária, 1977. vol. I e II (Documentos paraibanos, 3, Reprodução da edição de 1908 com estudo introdutório do prof. José Pedro Nicodemos).

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE – PB. **Um cronista do serão no século passado**. Edição da Comissão Cultural do Município, 1965, pp.113-114.

REIS, José Carlos. **História e Teoria, Historicismo, Modernidade, Temporalidade e Verdade**. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

RODRIGUES, Maria de Fátima Ferreira. **Sertão no Plural: da linguagem geográfica ao território da diferença**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2001.

RODRIGUEZ, Janete Lins. **Mapeamento Cultural – Paraíba**. 2ª ed.. João Pessoa: GRAFSET, 2000.

SÁ, Ariane Norma de Menezes. **Escravos, livres e insurgentes: Parahyba (1850-1888)**. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 2005.

SALES, Flavio Azevedo Marques de. *Estradas de Ferro e Diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870 – 1900*. In: __SZMRECSÁNYI, Tamás & LAPA, José Roberto do Amaral (org.) **História Econômica da Independência e do Império**. 2.ed. São Paulo: Hucitec/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SEVERINO, Antônio Joaquim, **Metodologia do Trabalho Científico**. Ed. 21. São Paulo: Cortez, 2000.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira. *A recuperação Agrícola, Açúcar, Tabaco e Alimentos*. In:___ LINHARES, Maria Yedda (org.) **História Geral do Brasil**. 6° ed. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

SIMONSEM, Roberto. **História Econômica do Brasil**. 7ª ed. São Paulo: Ed. Nacional. 1957.

SOUSA, Bernardino José de. **O pau-brasil na história Nacional**. 2°ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1978.

TRJILLO FERRARI, Alfonso. **Metodologia da ciência**. 2.ed. Rio de Janeiro: Kennedy, 1974.

TAVARES, João de Lyra. **Apontamentos para a História Territorial da Parahyba**. Ed. fac-Similar, Vol. II. Mossoró: Escola Superior de Agricultura de Mossoró / Fundação Guimarães Duque, 1989.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Questões metodológicas na geografia urbana histórica*. In:___ VASCONCELOS, Pedro de Almeida & MELO e SILVA (org.) **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1999.

VESENTINI, Carlos Alberto. **A teia do Fato** – Uma proposta de Estudo sobre a Memória Histórica. São Paulo: Hucitec, 1997.

WEHLING, Arno & WEHLING. Maria José C. **Formação do Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

FONTES DOCUMENTAL E CARTOGRÁFICA

ARQUIVO NACIONAL. **Sessão de Obras Raras**. Microfilmes Rolo P 17.02.123 / Gazeta do Governo da Parahyba do Norte.

ARQUIVO NACIONAL. Sessão de Obras Raras. **Mapa contido na “Carta Corographica da Província da Parahyba do Norte**, extrahida da Carta Corographica do Império do Brazil organizada pelo Snrº Engenheiro Conrado Jacob de Niemeyer, e augmentada em 1850 pelo Primeiro Tenente Engenheiro Francisco Pereira da Silva”, para o Archivo Militar.

CARTA, Luís & MARGULIES, Marcos (Coordenadores) **Coleção Gênios da Pintura**. São Paulo: Abril Cultural LTDA, 1967.

Documentação Primordial sobre a Capitania Autônoma do Ceará. Ed. Facsimilada. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997.

OLIVEIRA, Elza Regis de, MENEZES, Mozart Vergetti de, & LIMA, Maria da Vitória Barbosa. **Catálogo dos Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa.** João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 2002.

PARAÍBA. **Arquivo Público. Caixa: 002 (1892 - 1896), Ano: 1877.** Presidente Álvaro Lopes Machado. Inspetoria da Saúde Pública da Parahyba, 18 de maio de 1877.

RODRIGUEZ, Janete Lins (Coordenação); SOUSA, Dalvanira Maciel de (Cartógrafa), BARRETO, Valdemir Tavares (Cartógrafo); *et alli*. **Atlas Escolar da Paraíba.** João Pessoa: GRAFSET, 1997.