



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS III
CENTRO DE HUMANIDADES
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

JOSÉ HÉLIO OLIVEIRA DE MELO

**RELAÇÕES DE PODER NA PARAÍBA OITOCENTISTA: AS OBRAS PÚBLICAS E
O CLIENTELISMO POLÍTICO NA DÉCADA DE 1850**

**GUARABIRA
2017**

JOSÉ HÉLIO OLIVEIRA DE MELO

**RELAÇÕES DE PODER NA PARAÍBA OITOCENTISTA: AS OBRAS PÚBLICAS E
O CLIENTELISMO POLÍTICO NA DÉCADA DE 1850**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Graduação em História da Universidade Estadual da Paraíba, Campus III, Guarabira, em cumprimento as exigências para obtenção do grau de Licenciatura plena em História.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Luís Cristhillino.

**GUARABIRA
2017**

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da dissertação.

M528r Melo, José Helio Oliveira de
Relações de poder na Paraíba oitocentista: [manuscrito] : as obras públicas e o clientelismo político na década de 1850 / José Helio Oliveira de Melo. - 2017.
57 p. : il.

Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Humanas e Agrárias, 2017.
"Orientação: Cristiano Luis Cristillino, Departamento de História".

1. Brejo. 2. Estrada. 3. Brasil Império. I. Título.

21. ed. CDD 981.33

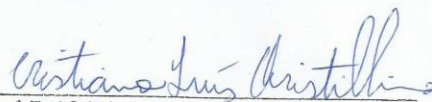
JOSÉ HÉLIO OLIVEIRA DE MELO

RELAÇÕES DE PODER NA PARAÍBA OITOCENTISTA: AS OBRAS PÚBLICAS E O
CLIENTELISMO POLÍTICO NA DÉCADA DE 1850.

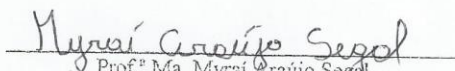
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Programa de Graduação em História da
Universidade Estadual da Paraíba, Campus III,
Guarabira, em cumprimento às exigências para
obtenção do grau de Licenciado em História.

Aprovada em: 10/04/2017.

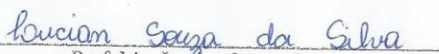
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Cristiano Luís Cristillino (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof.ª Ma. Myraí Araújo Segol
Universidade Federal da Paraíba (UFPE)



Prof. Me. Lucian Souza da Silva
Universidade Federal da Paraíba (UFPE)

A minha família em memória dos meus avós paternos;
José Malaquias de Melo e Maria Angelina da Silva
DEDICO.

AGRADECIMENTOS

A Deus primeiramente por ter me proporcionado a dádiva da vida.

Ao professor Cristiano de forma paciente, amigável, me orientou neste trabalho. Agradeço ainda por todo empenho, por ter acreditado na minha força de vontade desde o princípio, e por ter me apresentado ao fascinante campo da pesquisa, acreditando desde sempre em meu potencial.

Aos meus familiares, de forma especial aos meu pais Francisca Maria Oliveira de Melo e Antônio Malaquias de Melo, que souberam dar educação a seus três filhos, nos ensinando a viver e dar valor as coisas simples da vida. Estendo os agradecimentos a meus avós maternos, tias tios, Irmãos, sobrinho, primos. Não poderia deixar de mencionar minha Tia “Cida” seu esposo “Toninho”, meus primos Anderson e Marília, por todo apoio que me deram quando estive em sua casa em João Pessoa no ano de 2011, quando na ocasião fiz cursinho preparatório e conseguir à tão sonhada vaga em Licenciatura Plena em História. Agradeço também ao professor de História Solano, pelo apoio e conversas. A minha esposa Juliana, que tem dividido os dias de luta e de glória comigo. Aos amigos da banda Isqueiro Azul, pelo apoio, tocadãs, risadas, por todos os momentos compartilhados, e pelas vezes em que os ensaios e shows levaram um pouco das preocupações enchendo-me as baterias.

Aos Irmãos de turma, pelos mais de quatro anos juntos, dividindo, alegrias, preocupações, altas risadas e lutas: João Fabrício, Severino Oliveira, Severino Ramos, Aragão, Tiago Salvador, Sandovaldo, Alessandro, Jaciel, Erika Patrício, Claudia Vanessa, Luciana, Raissa, Neriane. E todos aqueles que começaram e por motivos maiores não puderam estar conosco no fim. Turma igual essa não teve, fomos escolhidos a dedo, verdadeiros irmãos, os levarei para sempre comigo, momentos inesquecíveis passamos. A vocês deixo meu muito obrigado, por tudo.

Aos amigos que ganhei ao decorrer da minha vida, aqueles que pude compartilhar os momentos da infância, e que desde então ainda podemos compartilhar nossas lembranças e sonhos. Aos amigos de escola, do ensino fundamental ao médio, amigos de fundamental importância, pois partilhamos sonhos e lutas travadas eternizando momentos. De modo especial registro o nome dos companheiros Patrício Lourenço da Silva e Jeferson Albino, como representantes da galera do ensino médio. A vocês o meu sincero obrigado.

Agradeço ainda a meus amigos Antônio Vicente Bezerra e Ruamo Ferreira, Bruno, Tércilio Roseno, Júlio Arthur, pelas conversas de sempre, pela força de sempre. A vocês meu sincero obrigado.

Em nome do professor Ruston Lemos de Barros, extendo meus agradecimentos aos demais professores da UEPB, em especial aos do Campus III, como também aqueles que participaram de minha formação da primeira série, ensino fundamental e médio que foram de fundamental importância na minha vida acadêmica, e na construção do saber.

A todos vocês que formam a base da minha existência dedico este trabalho.

“Como era difícil acreditar que ia chegar onde estou
Que minha vida ia mudar, e mudou
Dificuldade então
Passava eu, meu pai, minha família e meus irmãos [..]

Eu faço a preza pros irmão
Consciente, pé no chão
Daqui nada se leva
De coração eu faço a preza

Existe sempre um outro jeito de se poder chegar
Existe sempre um outro jeito de se poder chegar
Existe, sangue bom [...]

O Preço. Charlie Brown Jr.

RESUMO

Este trabalho versa a respeito da importância do Brejo para a província da Parahyba do Norte na década de 1850. Esta região seria responsável por abastecer com produtos oriundos da agricultura o mercado interno, como também abastecia as províncias de Pernambuco, Rio Grande do Norte Ceará dentre outras. Analisamos também a dinâmica das obras públicas na Província, bem como a necessidade de se instalar uma via de comunicação eficiente entre a zona da mata ao Brejo, na tentativa de se escoar os produtos brejeiros até o porto da Capital.

Palavras-Chave: Brejo, Estrada, Brasil Império.

ABSTRACT

This work deals with the importance of Brejo for the province of Parahyba do Norte in the 1850. This area would be responsible for supplying agricultural products to the domestic market, as well as supplying neighboring provinces such as Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará and others. We also analyse the dynamics of the public Works in the province, as well as the need to install an efficient communication route between the forest area and Brejo, in an attempt to transfer the brejeiros products to the port of the capital.

Keywords: Froth, Road, difficulties

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Divisão de comarcas da Parahyba do Norte	18
Figura 2 - Divisão das paróquias por comarcas	20
Figura 3 Bacia do rio Mamanguape	31
Figura 4 Gastos iniciais com a estrada que liga a Capital ao Brejo	42
Figura 5 Produtos exportados para Pernambuco e Mamanguape	46
Figura 6 - Produtos exportados da Capital e também do Recife	48

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01 divisão em léguas da estrada da Capital ao Brejo	44
--	----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1º CAPÍTULO: ADMINISTRAÇÃO IMPERIAL	16
1.1 ASSEMBLEIA PROVINCIAL.....	16
1.2 CÂMARA MUNICIPAL.....	21
1.3 FORMAÇÃO SUPERIOR.....	22
1.4 O PAPEL DO PRESIDENTE DE PROVÍNCIA.....	25
2º CAPÍTULO: OBRAS PÚBLICAS NA PROVÍNCIA DA PARAHYBA DO NORTE	29
2.1 O BREJO.....	29
2.2 O CENÁRIO DAS OBRAS PÚBLICAS NA PARAHYBA DO NORTE.....	33
2.3 OBRAS PÚBLICAS REFERENTES A MATRIZES.....	37
3º CAPÍTULO: A IMPORTÂNCIA DA VIA DE COMUNICAÇÃO ENTRE A CAPITAL E O BREJO	40
3.1 A ESTRADA.....	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
FONTES	54
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	57

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem como norte, a Província da Parahyba do Norte¹ no período da década de 1850. Na qual abordamos questões referentes à importância política – econômica desempenhada pelo Brejo. Trataremos das relações referentes à composição da província da Parahyba, suas comarcas, funcionamento da assembleia, câmara municipal e o papel do presidente de província. Ainda no campo político, tentaremos analisar de forma bem resumida alguns aspectos da elite paraibana, através de José Murilo de Carvalho em “a construção da ordem teatro de sombras” no tocante a educação, ocupação, circulação geográfica que se fazia necessária na carreira política.

No campo econômico, destacamos a importância que o Brejo paraibano tinha para a Província nesta época, por conta de suas atividades produtivas na década de 1850, como também a análise de relações existentes com outros centros econômicos e políticos, localizado na capital, sertão e outras Províncias.

De forma macro, a centralização do poder exercida no início do Segundo Reinado ocasionou um importante e forte poder de barganha nas mãos da Coroa. Principalmente nas negociações entre as elites locais. Na Parahyba do Norte, os chefes locais constituíam um forte núcleo, que era fundamental na manutenção e estabilidade política.

O interesse em estudar a Paraíba no século XIX, em especial a década de 1850, se deu primeiramente por ser um tema pouco explorado na historiografia. O foco principal do trabalho se deu pela importância política e econômica desempenhada pelo Brejo paraibano, em especial a cidade de Areia, considerada um forte centro político, concentrando pessoas ligadas ao Partido Liberal, tendo em vista a Revolta Praieira iniciada em Recife no ano de 1848, a qual foi vista como um dos últimos conflitos nesta cidade. Na economia brejeira, podemos dar destaque aos engenhos com a produção de cachaça e rapadura. Nas terras brejeiras também eram cultivados a cultura do algodão e, posteriormente, a introdução da cultura cafeeira. Este quadro econômico fez com o Brejo paraibano ganhasse destaque dentro da província.

No que diz respeito a formação política, a discussão a respeito das necessidade ideológica e de treinamento se faz importante no cenário político imperial.

¹ A partir deste ponto do trabalho utilizaremos a grafia “Parahyba do Norte” por ser a grafia encontrada na documentação do século XIX.

Analisando a obra de José Murilo de Carvalho “A construção da ordem, teatro das sombras” percebemos como se dava a carreira política no Império, segundo qual os políticos tinham que ter uma formação superior, Além de terem de passar por uma circulação geográfica durante a carreira política. Esta circulação demográfica servia para que os políticos pudessem ganhar experiência político-administrativa. (CARVALHO 2014). Referente à circulação geográfica percebemos que.

A circulação geográfica era parte essencial da carreira de magistrados e militares. Como a magistratura ligava – se estreitamente a elite, o fato tinha clara conotação política. Essa conotação era ainda mais nítida na circulação geográfica exigida dos presidentes de província. Vários políticos nacionais foram nomeados presidentes de províncias com o objetivo explícito de lhes permitir ganhar experiências. (CARVALHO, 2014, p. 121).

No campo educacional, a magistratura seria usada como objetivo maior para aqueles que não possuíam família influente dentro da política, visando uma facilitação de ingresso na carreira política e pública. “Uma carreira típica para o político cuja família não possuía influência bastante para leva-lo diretamente a Câmara começava pela magistratura”. CARVALHO (p, 121). Ainda no campo educacional destacamos a importância do curso de Bacharel em Direito, o indivíduo que obtivesse este título, poderia ser nomeado para Juiz de Órfãos, ou Juiz de Paz, como também exercer outras finalidades dentro do serviço público. Na Parahyba podemos destacar, entre outros, o caso do Bacharel Francisco de Carvalho, que foi nomeado Juiz de Órfãos das vilas de São João e Cabaceiras.

Outro trabalho de grande valia é “A Velha Arte de Governar Um estudo sobre política e elites a partir do conselho de Estado (1842-1889)” da Maria Fernanda Vieira Martins, no qual poderemos destacar o diálogo entre o pensamento do Governo e os interesses dos grupos dirigentes e suas vastas redes clientelísticas. Nesse debate iremos ver o papel exercido pela elite no processo de formação dos estados nacionais.

Essa relação com as elites se dava de diversas maneiras e, pode – se dizer variou ao longo dos séculos, assumindo formas mais ou menos sofisticadas conforme o período. Em geral, no entanto, incluía a distribuição de títulos e honrarias, a concessão de privilégios, a representação nos conselhos e órgãos da administração central, principalmente no início. (MARTINS 2007, p. 46).

As nomeações para o Conselho de Estado passava-se por todo um processo, o qual levaria em conta.

[...] o poder e a influência política, social e econômica desses atores, denunciada por suas próprias origens e trajetórias pessoais e por suas relações sociais e políticas, inclusive com os poderes regionais. (MARTINS 2007, p. 101).

Aqui fica claro que para se tornar político eram necessários alguns fatores, que envolviam economia, política, entre outros. No entanto as relações clientelísticas reinavam nesse processo de emersão na carreira política na época do Império.

Por tanto ao longo do trabalho iremos da ênfase ao processo de discussão em torno da construção da principal via de comunicação entre as elites do Brejo e a Zona da mata na tentativa de dar suporte à economia da província Parahybana, através do processo de escoamento de mercadorias oriundas do Brejo. Tendo em vista à necessidade do bom funcionamento da via de comunicação abordaremos as dificuldades existentes no orçamento para a concretude de uma obra que seria responsável pelo melhoramento do desenvolvimento da província da Parahyba do Norte.

1º CAPÍTULO: ADMINISTRAÇÃO IMPERIAL

Neste capítulo trataremos da dinâmica da administração imperial, bem como sua composição referente às assembleias provinciais, câmaras municipais e o papel do presidente de província, finalizando com as questões de treinamento que os cargos governamentais eram submetidos, a exemplo da circulação e treinamento geográfico.

1.1 ASSEMBLEIA PROVINCIAL

O Ato adicional de 1834 foi uma medida que trouxe com sua aprovação algumas mudanças na estrutura burocrática do Império. Uma delas foi promover a transformação dos Conselhos de Estados Gerais de província em Assembleias Provinciais. As Assembleias passariam a exercer a tarefa de legislar sobre a divisão administrativa civil, judiciária, eclesiástica, orçamentária e distributiva das rendas públicas. Sendo assim, as assembleias passam a contar de maior autonomia fiscal, orçamentária e administrativa. Com a aprovação dessas medidas, os presidentes de províncias podem exercer seu papel sem excessivas interferências do governo central.

O presidente de província seria nomeado pelo Imperador, ao qual competia à obrigação de representa-lo dentro da província, convocar a assembleia provincial para as sessões ordinárias e extraordinárias, prorrogar as mesmas quando necessário, expedir ordens, instruir e regulamentar a execução de leis provinciais e sanciona-las. Dolhinikoff 2003. Os deputados provinciais por sua vez, deveriam ser eleitos, de acordo com sistema eleitoral em vigor para a época. As atribuições das assembleias seriam;

O direito de determinar as despesas municipais e as provinciais, bem como os impostos que deveriam ser cobrados para fazer frente a tais despesas [...] fiscalizar o emprego efetivo das rendas públicas, tanto provinciais quanto municipais, além do controle final das contas. Tinha por outro lado, obrigação de, com tais impostos, fazer construir as obras necessárias ao desenvolvimento da província, prover segurança da população, mediante a criação, organização e manutenção da força policial, e promover a instrução pública [...] controlavam também os empregos provinciais e municipais. Era sua atribuição tanto criar quanto suprimir tais empregos, bem como estabelecer os seus ordenados. [...] determinar os casos e a forma pela qual o presidente da província poderia nomear, suspender e demitir os empregados provinciais. (DOLHIKOFF, 2003, p. 440)

No campo político as assembleias representavam os interesses dos grupos dominantes locais, enquanto os presidentes de províncias ficariam incumbidos de fazerem valer os mecanismos vitais para que o grupo que estava no poder sustentasse sua vitória nas eleições.

As assembleias, contempladas pelo Ato adicional de 1834, ficariam encarregadas de criar, extinguir, modificar e nomear empregados. Em meados do século XIX, a decisão sobre cargos públicos funcionava como uma estratégia, partindo do ponto de vista em que os empregos funcionavam como uma moeda de troca do jogo clientelístico, ao qual desempenhava papel fundamental na unificação dos grupos locais. Membros da elite local eram nomeados para ocupar cargos no governo, as solicitações de empregos eram medidas pela influência política.

No âmbito administrativo durante a década de 1850, a província da Parahyba do Norte, passou por algumas transformações ganhando novas comarcas. A primeira comarca tinha como polos principais a cidade da Capital e Mamanguape. A segunda compreendia Areia, Bananeiras e Independência², e a terceira Catolé do Rocha, Pombal e Sousa. Nesse contexto compreende-se que as comarcas dividiam a província através de suas zonas produtivas. A primeira comarca seria comparada com o litoral, zona produtora do açúcar, a segunda comarca o Brejo, na qual se produzia os produtos de subsistência, a terceira comarca, estaria o sertão, na qual se deriva a produção de gêneros derivados do gado. Essa divisão durou até a primeira metade da década de 1850. Em 1854 uma Lei provincial de nº 27 de 06 de julho cria mais três comarcas na província.

A partir da criação dessas novas comarcas a Parahyba passa a ter uma nova divisão: A primeira comarca será composta pela Cidade da Capital e Mamanguape; A segunda por Pilar, Ingá e Independência; Areia, Alagoa Nova e Bananeiras representavam a terceira comarca; a quarta por Campina Grande, Cabaceiras e São João; A quinta e sexta comarca não passaria por mudanças.

Podemos observar como ficou essa divisão analisando a ilustração a seguir,

² Independência corresponde atualmente à cidade de Guarabira.

Figura 01: Divisão de Comarcas da província da Parahyba do Norte³.

PROVINCIA DA PARAHYBA DO NORTE -- 1856.

MAPA das terras de districto por terra pelas cidades escolhidas de nos e outros pontos da Província abaixo declarados.

Limites das Cidades, Villas e Freguezias.

Estradas, Pontes, Barras, e Rios.

Comarcas	1. Capangas.					2. Capangas.					3. Capangas.					4. Capangas.					5. Capangas.					6. Capangas.							
	Cidades	Freguezias	Vilas	Rios	Outros	Cidades	Freguezias	Vilas	Rios	Outros	Cidades	Freguezias	Vilas	Rios	Outros	Cidades	Freguezias	Vilas	Rios	Outros	Cidades	Freguezias	Vilas	Rios	Outros	Cidades	Freguezias	Vilas	Rios	Outros			
1. Capangas

Fonte: Felicitação a assembleia provincial, dirigido ao Exm. Presidente da província em 19 de agosto de 1856. Adaptado pelo autor.

³Felicitação a assembleia provincial, dirigido ao Exm. Presidente da província em 19 de agosto de 1856, p. 4.

O Secretario interino do Governo.
Thomas d'Almeida Mello.

Secretaria da Presidencia da Província da Parahyba do Norte em 21 de Julho de 1856.

A província estava dividida em quatro cidades, dezoito municípios, dezesseis termos, dezoito vilas e vinte e seis freguesias. Em 1857 ocorre outra mudança, uma nova comarca é criada. A província continua com quatro cidades e dezoito municípios, o número de vilas diminuem de dezoito para 14 vilas, os termos também diminuem para 12 com juízes municipais letrados, 16 conselhos de jurados e 28 distritos de paz. A divisão eclesiástica compreendia nove vigarias e vinte e oito paróquias. A ilustração a seguir nos dará uma visão da atuação da igreja na província a qual exercia forte influencia na população.

Figura 02: Divisão das paróquias por comarca⁴.

MAPPA dos Vigários, Coadjuutores, Oragos das Freguezias, quando erectas com declaração dos Baptizados, Casamentos e Obitos nas mesmas havidos no anno de 1855.									
COMARCAS	Freguezias.	Oragos.	Nomes dos Vigários.	Nomes dos Coadjuutores.	Quando foram erectas as freguezias.	BAPTIZADOS.	CASAMENTOS.	OBITOS.	OBSERVAÇÕES.
1a	Cidade da Parahyba	X. S. de Neves	Padre Joaquim Antonio Marques	Padre Antonio de Mello Maniz	At. de 28 de Setembro de 1813	409	51	401	Não remettem o mappa.
	Povoação do Livramento.	X. S. do Livramento	Padre Carollino Antonio de Lima e Vasconcellos.	Padre Francisco de Paula Mello Cavalcanti.	Lei P. n. 2 de 20 de Fevereiro de 1839	109	38	96	O Padre Joaquim Lopes de Oliveira Galvão acualmente recsa indericatamente por impedimento do proprietario.
	Dita de Santa Rita	Santa Rita	Padre José Gonçalves Ourique de Vasconcellos			110	22	73	pr se papa p' Pernambuco com os pedidos. Achou-se encomendado a esta Freguezia por impedimento do actual, o Padre Frederico d'Almeida e Albuquerque Mello. Não mandou o mappa.
	Dita da Jacoca	X. S. de Conceição				39	12	40	Não remettem o mappa.
2a	Villa de Alhandra	X. S. da Assumpção	Padre Caetano José Ribeiro Maxado						
	Povoação da Tapura	X. S. da Penha de França.	Padre Manoel Vicente d'Araujo						
	Cidade de Maragogipe	S. Pedro, e S. Paulo	Padre Antonio da Cunha e Vasconcellos						
	Povoação da Br. da Tracção.	S. Miguel	Padre João Baptista Azevedano			131	43	136	Não remettem o mappa.
3a	Villa do Pilar	X. S. do Pilar	Padre Joaquim de Brito Bezerra	Padre Antonio Rogério Freire		72	11	39	Não remettem o mappa.
	Povoação do Tapipi	X. S. Rainha dos Anjos.	Padre Jeronimo Cavalcante d'Albuquerque	Hermesegildo Rescubano Ernesto Vieira.	Lei P. n. 2 de 5 de Julho de 1841	332	94	102	Callou os mapas de Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, e Setembro.
	Villa do Ioga	X. S. do Conceição	Padre Bento José de Barros Mendonça		Lei P. n. 2 de 11 de Setembro de 1848.	63	37	61	Padre José Justino de Hillanda Chicon serve de vicario interino no impedimento do proprietario.
	Povoação de Xatuba	X. S. do Rosário	Padre Francisco Antonio de Souza e Silva	Mathias Fernandes Ribeiro					Não remettem o mappa.
4a	Villa de Campina	X. S. do Conceição	Padre Camillo de Mendonça Furtado						Não remettem o mappa.
	Cidade d'Atob	X. S. de Conceição	Padre Francisco de Hillanda Chicon	Padre Manoel Joaquim da Silva Chicon.					Padre José Justino de Hillanda Chicon serve de vicario interino no impedimento do proprietario.
	Villa da Algodã Nova	Sant'Anna	Padre José Antunes Damilão	Padre Gregorio Gomes de Sá Leitão	Lei P. n. 6 de 22 de Fevereiro de 1837.	347	103	143	Não remettem o mappa.
	Villa de Bananeiras.	X. S. do Livramento	Padre José Antonio Boello Grillo	Padre José Texeira Bezerra	Lei P. n. 5 de 26 de Maio de 1835				Idem
5a	Povoação d'Ayruona	X. S. do Conceição	Padre Pedro Barbosa Freire		Lei n. 25 de 4 de Julho de 1837	261	65	104	Idem
	Villa de Cailé	X. S. das Mercês	Padre Manoel Joaquim Bezerra Cavalcanti	Padre Antonio Dias da Cunha		1077	263	271	
	Villa da Independencia	X. S. da Luz	Padre João José do Espírito Santo	Fra. João de Santa Delfina	Lei P. n. 17 de 29 de Abril de 1837	312	108	69	Não remettem o mappa.
	Villa de S. João	X. S. dos Milagres	Padre José de Souza Magalhães	Padre Antonio Francisco Gonçalves Guimarães.	Lei n. 11 de 4 de Junho de 1835				Não remettem o mappa.
6a	Villa de Calacutras	X. S. do Conceição	Padre Alvaro Ferreira de Souza	Padre Manoel Mendes da Rocha					
	Villa de Pombal	X. S. do Bom Successo	Padre Antonio Francisco Gonçalves Guimarães.	Padre José Ferreira da Motta	Lei n. 5 de 26 de Maio de 1835	119	67	70	Não remettem o mappa.
6a	Villa de Carolé	X. S. dos Remedios	Padre Borrazinho José da Rocha Formiga			311	100	51	
	Villa de Patões	X. S. da Guia	Padre Manoel Cavalcanti da Cruz			839	146	198	Não mandou o competente mappa.
6a	Cidade de Souza	X. S. dos Remedios	Padre José Antonio Marinho da Silva Guimarães.	Padre José Antonio Saramento					
	Villa de Pano	S. Antonio	Padre Manoel da Conceição Cavalcanti Boza	Padre Manoel Joaquim da Mota da Mar. Moraes.					

Secretaria do Governo da Parahyba em 31 de Julho de 1856.

Fonte: Felicitação a assembleia provincial, dirigido ao Exm. Presidente da provincia em 19 de agosto de 1856. Adaptado pelo autor.

⁴ Felicitação a assembleia provincial, dirigido ao Exm. Presidente da provincia em 19 de agosto de 1856, p. 24.

A divisão eleitoral da província era composta por cinco colégios eleitorais, possuindo 593 eleitores e 29.837 votantes. A província ainda possuía dois senadores, cinco deputados e trinta membros na assembleia provincial.

Consequentemente essa nova divisão administrativa da Província iria criar mais cargos, como juízes municipais, juízes de paz, delegados, subdelegados e outros cargos que fossem necessários para o desenvolvimento da província. Novos cargos requerem novos pagamentos, que por conseqüências acabavam aumentando os gastos do governo com a manutenção dos novos distritos, cidades e vilas. Por outro lado, dava-se base para que as redes clientelísticas se desenvolvessem constituindo novas redes ou aumentando as já existentes.

Como as assembleias faziam interferências nos orçamentos municipais, não era difícil ver deputados defendendo seu município na hora do repasse das verbas. Com isso os deputados buscavam beneficiar os municípios nos quais obtinham negócios, residência, e onde integravam parte do sistema de apadrinhamento. (DOLHIKOFF, 2003).

1.2 AS CÂMARAS MUNICIPAIS

As especificidades postas pelo ato adicional de 1834, ocasionou uma submissão das Câmaras municipais às decisões tomadas pelo governo provincial. Os orçamentos municipais eram submetidos às assembleias, as quais em muitas ocasiões não aprovavam estes orçamentos, sempre impondo alterações ou reformulações. Porém, as vezes as assembleias destinavam parte de seus recursos aos municípios para que estes pudessem executar algumas tarefas, por não possuírem rendimentos suficientes para alguns empreendimentos. Tal atitude era compreendida como uma troca de favores políticos. Esse controle provocaria uma dependência dos municípios ao governo provincial, alimentando um cenário de barganha política, envolvendo toda uma rede de apadrinhamentos, favores e o jogo clientelístico.

As câmaras municipais estavam sempre vulneráveis as decisões da assembleia provincial, os vereadores ingressariam nas câmaras municipais a cada quatro anos por meio de eleições, a câmara era composta por um presidente que seria escolhido dentre aqueles que foram eleitos. O presidente da câmara desempenharia o papel de administrador, como também detinha o poder de minerva, caso alguma das votações da câmara obtivesse empate. As sessões ordinárias aconteceriam quatro vezes a cada ano, as sessões extraordinárias seriam convocadas quando houvesse necessidade das mesmas (GOUVÊA, 2008. P 113).

Em seu corpo, além dos vereadores as câmaras municipais possuíam vários cargos administrativos, os quais deveriam ser aprovados pela assembleia provincial. Os cargos ficavam distribuídos em torno de um secretário responsável por organizar todos os documentos, um procurador, um administrador, oficiais do fisco, médico público dentre outros que por ventura as câmaras achassem necessário.

As câmaras estavam sempre ligadas ou eram submissas às assembleias provinciais. Por exemplo, as obras públicas locais dependiam da aprovação da assembleia para serem executadas. Além das obras, o governo provincial também se preocupava em controlar os impostos e as rendas municipais, mostrando quais produtos deveriam ser cobrados os impostos. Logo, as finanças dos municípios eram controlados pelas assembleias. (GOVÊA, 2008)

As decisões tomadas pelas câmaras municipais deveriam ser aprovadas pelas assembleias provinciais. As câmaras se viram entrelaçadas numa teia, na qual tinham que estabelecer comunicação precisa de como era realizado a taxaço dos impostos, onde estes impostos estavam sendo gastos. De forma geral as câmaras municipais eram completamente subordinadas aos caprichos das assembleias provinciais (DOLHNIKOFF. 2003).

A formação superior era uma das bases de sustentabilidade da formação da elite imperial. O curso de direito servia de suporte para o aparato governamental vigente, uma vez que tendo bacharelado em direito, esses iriam atuar como advogados juizes, dentre outros. Geralmente só as famílias de posses eram as que conseguiam manter seus filhos estudando em Olinda e São Paulo, cidades que ofereciam o curso de direito no Brasil para a época.

1.3 FORMAÇÃO SUPERIOR

A formação superior era uma das bases de sustentabilidade de formação da elite imperial. O curso de direito servia de suporte para o aparato governamental vigente, uma vez que tendo bacharelado em direito, esses facilmente iriam atuar como advogados, juizes, dentre outros cargos. Geralmente, só as famílias de posses eram as que conseguiam manter seus filhos estudando nas faculdades de Direito, em Olinda e São Paulo, cidades que ofereciam o curso de Direito no Brasil na época.

A graduação era de grande importância para a compreensão daqueles que exerciam o poder no Brasil oitocentista. A homogeneidade ideológica da elite brasileira se dava mediante a Faculdade. Os cursos de direito davam base para a sustentação ideológica necessária ao treinamento dessa elite, unindo-se a circulação geográfica que geralmente os

presidentes de província passavam, caracterizando o carro chefe no papel homogeneizador necessário a esse treinamento. Sem contar que o curso de direito colocava os estudantes membros da elite política e econômica do país em contato. Em alguns casos, entrar em uma das faculdades de direito requeria ajuda de alguma pessoa que tivesse poder, seja na esfera local, regional ou até mesmo nacional. Fato que fortalecia o sistema de apadrinhamento político. Ao se formar em direito estes cidadãos possivelmente se tornariam juízes, advogados dentre outros cargos. Cargos estes de grande importância para a ordem do Estado, como para possíveis favores das elites locais, junto à burocracia do governo, como também uma possível troca de favores, entre aquele que, por ventura tenha facilitado a entrada de um indivíduo no curso de direito. (Carvalho, 2014).

O curso de direito implantado no Brasil estava voltado às necessidades do Império, tendo em vista a formação de “advogados, deputados, senadores, diplomatas e os mais altos empregados do Estado”. (CARVALHO, 2014) assim o curso de direito era fundamental para a composição e funcionamento da estrutura política imperial.

A educação superior foi essencial para a unificação ideológica da elite imperial.

Elemento poderoso de unificação ideológica da elite imperial foi à educação superior. E isto por três razões. Em primeiro lugar, por que quase toda a elite possuía estudos superiores, o que acontecia com pouca gente fora dela: a elite era uma ilha de letrados num mar de analfabetos. Em segundo lugar, porque a educação superior se concentrava na formação jurídica e fornecia, em consequência, um núcleo homogêneo de conhecimentos e habilidade. Em terceiro lugar, porque se concentrava, até a independência em Coimbra, e após a Independência, em quatro capitais provinciais, ou duas, se considerarmos apenas a formação jurídica. (CARVALHO, 2014, p. 65)

Reflexos desse letramento podem ser vistos no cenário político, observando-se o nível educacional dos ministros e senadores durante os anos de 1822 a 1889, apontados por Carvalho (2014). Dos 219 ministros que passaram neste espaço de tempo, 91,32% possuíam educação superior. 8,22% não possuíam educação superior e 0,46% não possuíam formação. Isso nos dá uma base de como se configurava este cenário. (CARVALHO, 2014)

Os senadores por sua vez, dos 113 que chegaram a ocupar o cargo 76,11% possuíam educação superior, 21,24% não possuíam educação superior e 2,65% sem formação.

Deputados e conselheiros de estado não fogem à regra. “Os conselheiros de Estado eram ainda mais educados que os ministros: entre os 72 que compuseram o segundo Conselho de Estado (1840 – 1889), somente dois não tinham educação superior. O nível educacional dos deputados gerais era semelhante ao dos senadores. (CARVALHO, 2014, P. 79)

Percebe-se então que a educação era um dos caminhos a ser trilhado para os que almejavam sucesso na carreira política. Os jovens que pertencessem as famílias ricas do Império conseguiam com mais facilidade o ingresso na faculdade. Já os jovens menos abastados também conseguiam ingressar na faculdade porém, com menos frequência que os ricos.

Advogados e magistrados tinham ligações diretas com os proprietários rurais e com os comerciantes. Sendo que, com os comerciantes em escala bem menor. Isso ocorria devido ao fato de que só filhos de pessoas com dinheiro eram os que conseguiam com mais facilidade ingressar nas faculdades. As pessoas que eram menos providas de dinheiro e prestígio social ficavam vulneráveis a certa proximidade aos que possuíam dinheiro. Que por sua vez, poderiam ajudar no ingresso nos espaços acadêmicos.

As pessoas abastadas do Império girava em torno dos fazendeiros e/ou proprietários rurais e de seus familiares. A elite partia de setores dominantes da sociedade, os proprietários monopolizavam os cargos públicos. As Elites, tendo seu senso de homogeneidade agem em comum, a partir do mesmo pensamento, plano de ação, o que lhes possibilitam, vantagens sobre outros. A homogeneidade foi possível por conta de alguns elementos básicos, são eles; socialização, treinamento e carreira. (CARVALHO. 2014)

A elite política brasileira, na primeira metade do século XIX, teve sua formação através da universidade de Coimbra, prevalecendo à formação jurídica. O que veio a contribuir com grande parte do funcionalismo público. Com a instalação das escolas de direito de São Paulo e de Olinda, os brasileiros passaram a ter sua formação jurídica em seu próprio território. Essas pessoas continuaram a contribuir com o funcionalismo público, preservando a homogeneidade como também a circulação por vários cargos e por várias províncias do império. Constituindo assim suas principais características.

Sendo unidos ideologicamente os políticos do Império, resta saber de onde viam, a qual seguimento social pertenciam. Para entrar na política era necessário muito prestígio social, bem como possuir grandes fortunas. Segundo Martins (2007). Os políticos em suas bases sociais geralmente seriam; fazendeiros, negociantes, capitalistas, militares, jornalistas, , literatos, magistrados. Ou seja.

Eram em geral, descendentes das antigas famílias que controlavam a política, os cargos administrativos e as atividades econômicas no país já no período colonial, filhos, netos e bisnetos da antiga nobreza da terra ou de portugueses que aqui se uniram a famílias de origens paulistas, baianas e fluminenses. (MARTINS, 2007, p. 100)

Desse modo a elite política imperial acabou criando uma rede de sociabilidade e de parentesco, visando à continuação da família no aparato do estado, criando em cada província, ou em torno de seus bens uma rede que visava controlar os poderes locais, estendendo suas influências para além dos limites provinciais, visando neste caso o poder central.

Os homens de posses asseguravam que eles mesmos, familiares e pessoas mais próximas, ocupassem cargos de poder em todos os níveis do aparato governamental. Eles se apropriaram do governo central, contando com o clientelismo para manter localmente sua dominação.

Os serviços públicos eram procurados por várias pessoas, embora quem os conseguissem fossem apenas pessoas que mantinham ligações com os poderosos do lugar. No entanto como podemos perceber parte das pessoas que procuravam o serviço público eram filhos de aristocratas. O Norte por exemplo. Por conta do declínio da produção de açúcar viram no serviço público um refúgio para sanar a crise ali existente.

1.4 O PAPEL DO PRESIDENTE DE PROVÍNCIA

O presidente de Província era nomeado pelo governo imperial, tendo a obrigação de garantir as condições necessárias para que o governo central pudesse estabelecer suas vontades frente aos gabinetes, como também as necessidades das elites locais. Assim o presidente seria um intermediador desse processo. Um exemplo disso seria a manipulação dos resultados das eleições, a qual estava agregada ao poder das elites locais, atrelada a negociação ou aproximação que o presidente provincial tivesse com essa elite. Esta seria composta por latifundiários donos de grandes fazendas que faziam de suas terras e arredores um grande curral eleitoral.

Os presidentes de província constituíam peça fundamental no jogo político do Império. Ele representava o próprio imperador (GRAHAM 1997). Aos presidentes caberia a função de assegurar o cumprimento das leis do império. Além do dever institucional, outras funções estavam atreladas ao seu cargo. “Sua principal função era gerar dividendos eleitorais a favor do Gabinete, e eles usavam o apadrinhamento como o principal instrumento de realização dessa tarefa.” (GRAHAM, p 86).

O controle do poder local, que se dava basicamente pelo controle que as elites exerciam frente ao processo de dominação de seu curral eleitoral, ao qual estava atrelado o apoio político (voto) que era fundamental para garantir a vitória nas eleições. Quando os mais

velhos não tinham condições de concorrer à vida política, estabeleciam um meio de envolver seus parentes e assim dar continuidade a seu nome. Nesse contexto, os herdeiros, filhos dos aristocratas estavam com meio caminho andado para o ingresso na vida política. Esta prática servia para que tais famílias ficassem mais tempo no poder e conseqüentemente pudessem ganhar força e prestígio social. (GRAHAM 1997)

Uma via que dava fundamento ao clientelismo político era as eleições municipais. O clientelismo possibilitava a construção de uma teia que dava base ao aparato político. As eleições, por exemplo, dependiam da competência local para que as tramas das disputas se concretizassem, em especial daqueles que estavam no poder e queriam se manter ou deixar parentes e pessoas mais próximas no seu lugar.

As eleições davam base para o clientelismo acontecer, nessa dinâmica, em cada localidade existia um representante que seria uma pessoa rica ou de grande prestígio social de uma região, cujo qual, acabava ganhando a confiança de sua comunidade, esta pessoa passava a ser importante para o jogo clientelístico. As pessoas que conseguissem estabelecer suas redes de seguidores leais, demonstraria com isso seu poder. Isso lhe traria respeito, principalmente por aqueles que almejavam ganhar uma eleição (GRAHAM. 1997)

Para que as eleições pudessem acontecer tem que existir aqueles que votam e por sua vez aqueles que serão votados. Na época do Império alguns critérios teriam que ser seguidos para ambos os seguimentos que compunham o quadro das eleições. Para votar o cidadão teria que ser homem com idade mínima de 25 anos, salvos aqueles que tivessem 21 anos de idade e fossem casados, oficiais militares, padres e bacharéis formados. (GRAHAM. 1997).

Continuando com os critérios que davam base ao sistema eleitoral, os deputados para serem votados, teriam que possuir renda mínima de 400 mil réis. Desse modo percebe-se que, não era qualquer um que poderia se aventurar na corrida eleitoral, tendo em vista o critério de se possuir uma renda mínima para poder disputar uma eleição. O voto censitário acabava privando parte da população a votar, uma vez que essa modalidade exigia dos votantes uma renda mínima anual de 200 mil réis.

Os homens de posse, usufruindo de seus poderes e redes faziam com que o poder junto à burocracia do estado ficasse de maneira quase que exclusiva em suas mãos, quando isso não acontecia, designavam amigos para ocuparem esses espaços dentro do aparato governamental. Podemos ver isso quando Graham (1997) afirma que

O presidente do Conselho de Ministros, ou primeiro ministro, selecionava os membros de seu Gabinete com muita atenção para equilibrar ambições políticas competitivas, forças regionais, habilidade e contatos parlamentares. O Gabinete então orientava as políticas do governo; elaborava o orçamento para submissão ao congresso; propunha a legislação para ser discutida; [...] o Gabinete, direta ou indiretamente, nomeava todos os funcionários públicos, entre eles os delegados de polícia de todo o país; escolhia os oficiais da Guarda Nacional; indicava, sujeito a restrições, todos os juízes e bispos; e autorizava a maioria das promoções militares. [...] O Gabinete permanecia, por tanto, aliado aos oligarcas locais, mesmo que seus membros chefiassem um vasto sistema de clientela. (Graham, 1997, p 85, 86).

Dessa maneira, o Gabinete fazia com que os meios de sustentação dos chefes locais ganhassem mais forças, tendo em vista que um chefe local poderia influenciar a decisão dos cargos públicos ocupados em sua região. Que por sua vez dependia desses favores para aumentar e dar continuidade a manutenção de suas redes de clientela.

Dentro do aparato governamental no tocante a composição de uma das partes da rede de clientelismo, estava à figura do presidente de província. Os presidentes de províncias eram as pessoas mais importante dentro da província. Ao presidente provincial caberia a obrigação de cumprir as disposições estipuladas pelo Gabinete tendo em vista a execução das leis do Império. Porém, caberia ainda para o presidente provincial.

Gerar dividendos eleitorais a favor do Gabinete, e eles usavam o apadrinhamento como o principal instrumento de realização dessa tarefa. Com a mesma finalidade, para nomear partidários leais, o Gabinete dependia muito da informação política e da avaliação correta que recebia dos presidentes. (Graham, 1997, p 86)

Isso acaba configurando as trocas de favores e/ou ligações existentes dentro do Império.

Paralelo ao poder dos chefes locais, alguns cargos públicos uniam-se a esses na manutenção da ordem política e econômica, aos quais envolviam o cenário das eleições. As alianças que se formavam para ganhar as eleições começavam no gabinete de governo que, por sua vez ajudava na escolha dos presidentes de províncias. Esses ajudariam nos interesses do governo e das autoridades locais distribuindo os cargos públicos. Dentre os cargos públicos estavam aqueles que por si só possuíam mais importância dentro do sistema das eleições que eram; delegados, subdelegados, inspetores de quarteirão, juiz de paz, juiz municipal, Guarda Nacional e etc. (GRAHAM 1997).

Estes cargos, em época de eleições eram fundamentais para aqueles que estavam à frente do governo local pudessem sair vitoriosos. Muitas vezes em período eleitoral, utilizava-se do artifício da intimidação à população como meio de garantir o êxito eleitoral. Os que estavam no poder faziam de tudo para permanecer onde estavam, por isso davam tanta importância às eleições, e conseqüentemente, à manutenção da ordem no período eleitoral.

De maneira geral, os presidentes de Província ocupavam estes cargos por um curto espaço de tempo. Isso estava atrelado à necessidade da homogeneidade ideológica e circulação geográfica apontada por Carvalho (2014). Com isso esperava-se que os políticos adquirissem o acúmulo de experiências na administração imperial, usando como base as províncias consideradas pequenas ou de menor peso político e econômico. Estes aspectos não foram diferentes na província da Parahyba do Norte,

Os dados sobre os cargos de Presidente da Província da Parahyba do Norte mostram que grande movimentação geográfica pelas. Dos 12 presidentes que tomaram posse entre 1848 e 1855, 58,33% são naturais de outras províncias, como Rio de Janeiro, Recife, Sergipe, Ceará e Bahia e alguns construíram a carreira representando ainda outra província. É o caso de Frederico Carneiro Campos, presidente da Paraíba pelo longo período de 1844 até 1848, foi deputado pela Paraíba (1848) quanto por Rio de Janeiro (1866), de Antônio Coelho de Sá e Albuquerque e Francisco Xavier Paes Barreto, ambos deputados gerais e senadores por Pernambuco; Antônio da Costa Pinto e Silva, carioca, foi deputado provincial pelo Rio de Janeiro, geral por São Paulo, além de presidente da Paraíba, São Paulo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro. A maior liderança da Paraíba nesse período foi o Barão de Mamanguape, Flávio Clementino da Silva Freire, elegendo – se senador. (Espínola. Melo. 2016, P 411)⁵

Por tanto, a maioria dos presidentes de província, ocupavam estes cargos fora de suas províncias de origem. E com o curto espaço de tempo em que comandavam uma província, por conta da necessidade de seu treinamento, ao chegarem a uma província diferente, sentiam dificuldades frente aos novos desafios a serem enfrentados, mesmo tendo as experiências de outras administrações.

⁵ <http://www.ufpb.br/evento/lti/ocs/index.php/xviieeh/xviieeh/paper/viewFile/3279/2706> (acesso em 09/03/2017).

2º CAPÍTULO: OBRAS PÚBLICAS NA PROVÍNCIA DA PARAÍHYBA DO NORTE

Antes de entrarmos nas obras públicas em si, vamos falar um pouco do papel do Brejo paraibano e sua importância para a província.

2.1 O BREJO

Na primeira metade do século XIX, segundo Fernandes (2008), a região do Brejo paraibano se destacava dentro da província como centro econômico provincial, estando ligado a produção agrícola com produtos de subsistência que seriam consumidos e comercializados, na zona do sertão, com a Capital e com províncias vizinhas a exemplo das províncias do Rio Grande do Norte, Ceará e principalmente Pernambuco, para onde era escoado a maior parte da produção brejeira. A Zona da Mata predominava a lavoura açucareira. O sertão estava ligado com a criação de gado e seus derivados. A agricultura seria a maior fonte de rendimentos provincial, e carecia de melhoramentos. O Brejo possuía alguns engenhos de onde se produzia rapadura, melaço, cachaça. A agricultura do Brejo era composta por plantações de milho feijão arroz, dentre outros. Os municípios que formavam a região do Brejo concentravam a maior densidade populacional da província. Talvez por isso essa região se sobressaia as demais em termos de produção, e arrecadação.

O Brejo paraibano teve sua importância econômica por ter produzido e fornecido produtos alimentícios para o consumo interno e externo. O Brejo também serviu como refúgio para aqueles que fugiam da seca, principalmente os que habitavam o sertão. A agricultura brejeira foi facilitada por possuir clima ameno, relevo acidentado e as terras férteis que as caracterizavam. Bem como sua localização por estar situado geograficamente na vertente oriental da Borborema. (Fernandes, 2008,).

Sendo assim

A região que, a partir de fins do século XVIII até o XIX, exerceria o papel de traço de união entre as duas Paraibas isto é, as do açúcar litorâneo e boi sertanejo, será o brejo onde essas sociedades se encontraram. Localizado nas terras úmidas do planalto da Borborema, entre Areia e Alagoa Nova a sudeste, e Bananeiras, a nordeste, o brejo sediou, desde o início, a economia aguardenteiro – rapadureira dos pequenos e numerosos engenhos, destinados à fabricação de aguardente e rapadura. (MELLO, 2008, p. 98)

Percebemos então que o Brejo se tornou um espaço onde as relações sociais e econômicas se encontravam e se socializavam, uma vez que, as trocas de produtos oriundos das regiões do litoral, brejo e sertão tinham a oferecer uma com a outra.

A produção agrícola de subsistência foi o carro chefe do Brejo, ali se produzia farinha, rapadura, aguardente, melaço, açúcar, algodão, queijo, carne, arroz, feijão, mel e dentre outras culturas.

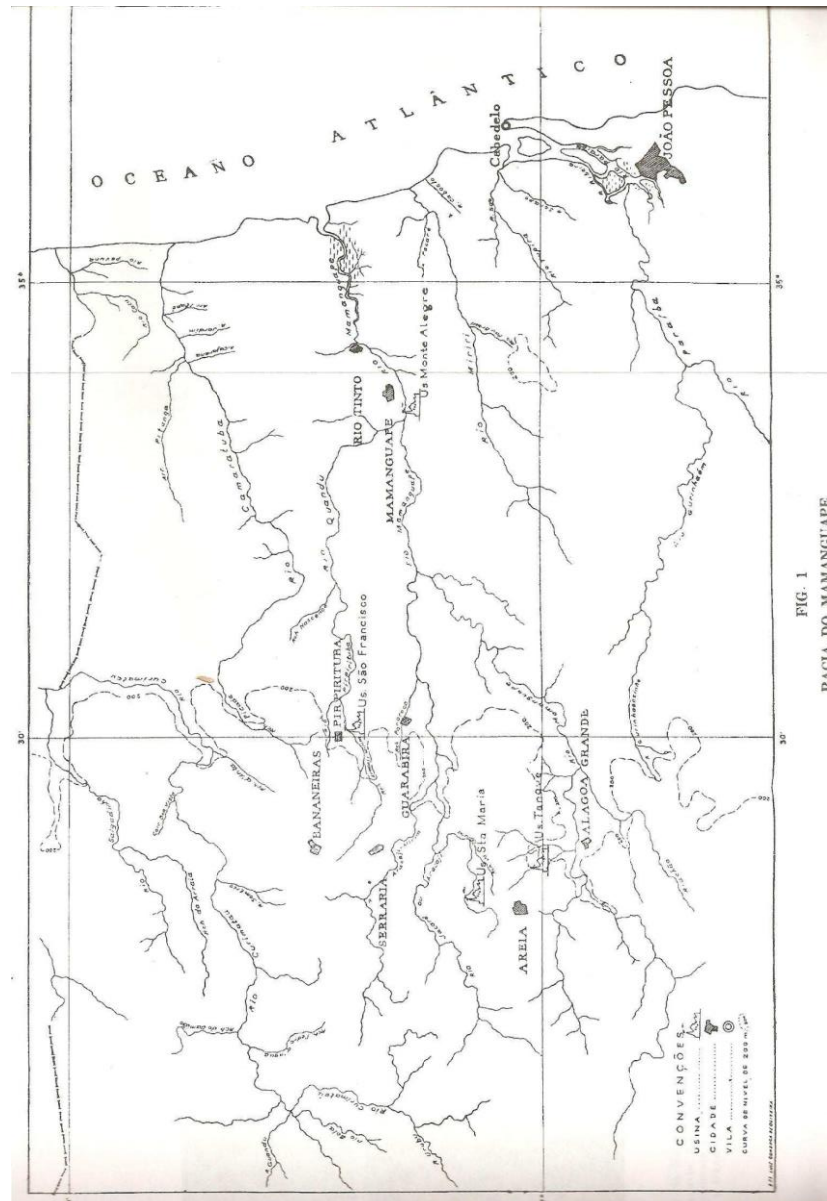
Os homens que serviam como mão de obra nas lavouras foram os escravos e homens livres. O Brejo também abrigava os comerciantes que negociavam sua produção com atravessadores, que levavam a mercadoria para o sertão da Paraíba, a capital e para outras praças a exemplo do Rio grande do Norte, e Recife. (Fernandes 2008).

A produção do Brejo, em as maioria era escoada quase que exclusivamente pela Praça de Pernambuco, tendo como via de escoação o rio Mamanguape, de onde saia embarcações até o Pernambuco.

Através dos comerciantes atravessadores, financiados pelos comerciantes de grosso trato 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. (Fernandes, 2008, p 11)

A proximidade que se tinha do rio Mamanguape, e por este proporcionar portos acessíveis a pequenas embarcações, facilitava o escoamento da produção brejeira via mar. Como podemos ver na Figura abaixo.

Figura 03: Bacia do rio Mamanguape.



Fonte: 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.

Por muito tempo Pernambuco usufruiu de vantagens econômicas através da produção oriunda do Brejo paraibano. “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” (FERNANDES, 2008, p. 41). Isso acontecia porque muitas embarcações que saíam da Paraíba faziam escala no porto de Pernambuco, ocasionando a entrega das mercadorias nas mãos dos comerciantes que eram responsáveis pelas exportações das mercadorias oriundas do Brejo. As mercadorias eram escoadas através de estradas das boiadas como também pelo rio Mamanguape.

Além das praças do Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará, a Paraíba também exportava seus produtos para a Europa. A exemplo de couro, madeira, açúcar e algodão apresentando assim, grande importância na pauta das exportações. (FERNANDES, 2008, p. 48).

Por alguns anos os produtores da Parahyba se habituaram a escoar sua produção via o porto do Recife. Por conta da facilidade de levar a produção até o rio Mamanguape, que de lá seguia a barco para Pernambuco bem como pelas vias terrestres que ligavam o brejo até a província vizinha. Esse fato permaneceu quando a Parahyba foi anexada a Pernambuco. Tendo em vista as dificuldades econômicas, que ocasionaram a anexação paraibana a Capitania de Pernambuco. Essa anexação pretendia amenizar os problemas econômicos vividos pela Parahyba. Depois de desanexasse de Pernambuco essa prática continuou acontecendo, conforme aponta Fernandes (2008):

Os comerciantes da praça parahybana, diante da importância 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 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 alegação de melhores preços e condições de embarque, a fazer o escoamento pelo porto do Recife. (Fernandes, 2008, p. 51)

Isso se deu por conta das dificuldades de chegar à capital da Parahyba, bem como a estrutura do porto parahybano que não eram adequadas para receber embarcações que pudessem facilitar este escoamento até a Europa. A possibilidade dos comerciantes parahybanos serem poucos e por talvez enfrentarem dificuldades financeiras, levanta a hipótese de que atravessadores financiados pelos donos das praças de grosso trato de

Pernambuco estavam atuando nessa região comprando as mercadorias produzidas pelo brejo e levando-as diretamente para Pernambuco. A Praça de Pernambuco se tornou atrativa por possuir boas condições de preços e embarque. (FERNANDES 2008)

As principais estradas do Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba, seguiam seu curso rumo a Praça de Pernambuco. Esta por sua vez possuía enorme supremacia econômica. (FERNANDES, 2008). No percurso dessas estradas iam se constituindo vilas. Nestas as feiras eram pontos fundamentais para trocas de mercadorias, bem como servia como meio de socialização entre as pessoas que habitavam as regiões próximas as feiras.

Secas e epidemias fizeram com que pessoas que moravam no sertão, saíssem de suas casas e migrasse rumo ao brejo, na tentativa de encontrar condições melhores para sobreviver.

O cenário das obras na Parahyba do Norte não era tão promissor. As discussões em torno dessa temática abordada na assembleia legislativa pelos presidentes de província em seus relatórios dão conta dessa dificuldade relatando a falta de recursos para tão importantes edificações na província.

2.2 O CENÁRIO DAS OBRAS PÚBLICAS NA PARAHYBA DO NORTE

Tendo em vista o mal estado do cofre provincial e a necessidade de aumentar as rendas provinciais, os presidentes que passaram pelo governo da província da Parahyba do Norte, durante a década de 1850, passaram a articular estratégia para viabilizar um sistema de transporte e comunicação eficiente para estabelecer contato com o Brejo paraibano, de onde se extraía a maior parte dos produtos de subsistência, como de importação para as províncias vizinhas e também para a Europa. Dessa maneira, se tentou através de uma estrada ligar a Capital ao Brejo, buscando estimular o aumento da importação pelo porto da Capital e consequentemente aumentar o enriquecimento da província.

A discussão sobre a estrada da Capital ao Brejo vem se desenvolvendo desde o início da década de 1850, quando em 1851 se gastaram 18.580\$000 réis para sua conclusão. Porém, ao decorrer da década alguns reparos tiveram que ser desenvolvidos na mesma. Dando a entender que tal empreendimento tenha sido mal feito. Esse problema está atrelado a algumas dificuldades por qual passava a província. Em primeiro lugar podemos destacar a situação financeira da Província, e em segundo a falta de pessoas habilitadas, com títulos que pudessem conduzir o ramo das obras que a província necessitava.

Como garantia de estimular o escoamento da produção oriunda do brejo as vias de comunicação foram tratadas como plano vital para a província. Dificuldades de comunicação regular entre a capital e a zona de produção agrícola de subsistência da província acabaram fazendo com que a produção dessa área fosse escoada para Pernambuco ao sul, por Ingá, e ao norte por Mamanguape. Tendo em vista o difícil acesso até a capital para tal comercialização, isso acabou refletindo no poder de exportação do porto da capital. À distância até a capital bem como as péssimas condições dos caminhos que deveriam fazer as ligações entre o destino inicial e final das mercadorias, acabavam por encarecer as mercadorias, fazendo com que o frete das mesmas fosse equivalente ao preço das mercadorias. Fazendo com que estas se tornassem muito caras.

A preocupação com os produtos oriundos da agricultura, fez com que a região do Brejo se tornasse o ponto central da estrada que ligaria a capital a zona de produção agrícola da província. Ou pelo menos o centro das discussões a respeito da economia, como nos mostra o Dr. Ambrozio Leitão da Cunha então presidente da província em sua fala sua fala na Assembleia Legislativa em dois de agosto de 1859,

[...] Todos os esforços do productora se concentram hoje para vencerem as dificuldades que sentem no transporte dos productos da grande lavoura, assucar e algodão, que lhe deixam maiores lucros; o, pois os gêneros de pequena lavoura estão como que em completo abandono com prejuizo incalculavel, principalmente da parte da população menos favorecida da fortuna. (p. 28) ⁶

Sendo assim seria de suma importância construir essa estrada que viabilizasse a comunicação com o centro da província,

[...] Precisamos de boas estradas, que abram comunicações fáceis com o centro da Província. Tomai matéria sobre essa vossa proteção especial, e adotai o orçamento futuro da despeza com os recursos necessários para que se empreendam trabalhos proveitosos neste sentido. É talvez o serviço mais importante, que podereis prestar á Província. Deste modo consultareis devidamente aos seus melhoramentos materiais, e Moraes. Toda a economia, que para conseguirdes este resultado for guardada, é louvável. (P 22) ⁷.

As estradas são de grande importância econômica para a Província, que durante a segunda metade da década de 1850 foram tratadas como assunto de prioridade, deixando de lado obras consideradas menos importantes.

E, pois, que todos aqui reconhecemos a gravidade do mal de não termos boas estradas, ao menos para os pontos mais importantes do centro da provincia, corre – nos o dever de cuidarmos quanto antes de as fazer, ainda á custa de alguns

⁶ Relatório apresentado a assembleia legislativa da Parahyba do Norte pelo presidente da província o Dr. Ambrozio Leitão da Cunha em 2 de agosto de 1859.

⁷ Relatório recitado na abertura da assembleia legislativa da Parahyba do Norte pelo vice – presidente da província o Dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha em 1 de agosto de 1857.

sacrifícios, e com preferencia a outras obras, que podem ser adiadas sem o grande inconveniente que resulta da falta de boas vias de comunicação. (p. 26)⁸

O cenário das obras públicas da província da Parahyba é desolador, como nos mostra o então presidente Antônio da Costa Silva, em sua passagem pela assembleia legislativa em cinco de agosto de 1856.

A historia das obras publicas n'esta Província é triste; depois de muitos despendindios de não pequenas somas não temos um único edifício, que mereça tal nome; e as obras, cuja conclusão tem – se conseguido, são taes, que relamente antes nunca tivessem sido começadas.

A falta de pessoas profissionais e inteligentes, que formem a respeito, é a causa principal d'esse mal. (P. 32, 33)⁹

A província da Parahyba do Norte necessitava de melhoramentos, materiais necessários para seu engrandecimento. A falta de pessoas habilitadas, agregadas a outros fatores dão conta das dificuldades estruturais que agravavam situação da província. A província enfrentava dois problemas, os quais podem exemplificar a situação deplorável de suas obras. Uma das dificuldades emerge da dificuldade financeira em que se encontrava. Outro era a falta de pessoas habilitadas, com títulos, geralmente de engenheiros que pudessem conduzir o ramo das obras que a província necessitava. Os problemas atrelados ao mal estado em que se encontravam o ramo das obras estavam, também estava relacionado à má direção destinada a este serviço público.

Como relatado pelo Vice-presidente da província em seu relatório apresentado a assembleia legislativa em primeiro de agosto de 1857.

Os dinheiros públicos applicados aos melhoramentos materiais são gastos sem o proveito devido. Outras vezes perdem – se inteiramente. Raro é o trabalho concebido, e executado convenientemente. [...] O erro tem chegado a tal ponto de ser necessário demolir o trabalho feito para de novo empreender – se a obra. Assim deve acontecer com a ponte de Mamanguape, como me informarão. (P. 22)¹⁰

Partindo desse pressuposto, algumas obras ficariam a preços exorbitantes, por terem que ser feitas duas vezes. E para tentar diminuir estes erros e gastos com obras mal feitas criou-se uma repartição de obras públicas através da Lei de Nº 11 de primeiro de setembro de 1859, autorizando também a criação do lugar de secretário.

Ficaria, assim composta a repartição de obras públicas 1º um engenheiro diretor, e tantos engenheiros quantos fossem necessárias, vencendo

⁸ Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província da Parahyba do Norte pelo presidente o Dr. Ambrozio Leitão da Cunha em 2 de agosto de 1859.

⁹ Fala recitada na abertura da assembleia legislativa da Parahyba do Norte pelo presidente da província o Dr. Antonio da Costa Pinto Silva em 5 de agosto de 1856.

¹⁰ Relatório recitado na abertura da assembleia legislativa da Parahyba do Norte pelo vice – presidente da província da Parahyba do Norte o Dr. Manuel Clementino Carneiro da Cunha e 1 de agosto de 1857.

anualmente cada um o ordenado de 2:00\$rs. 2º Dos ajudantes de engenheiros, que forem precisos com o ordenado cada um de 1:000\$ rs. 3º De um secretario com o ordenado de 500\$ rs. Pretendia – se com essa repartição o melhor controle das obras públicas, tendo em vista os desperdícios efetuados em obras anteriores.

Porém os gastos para a manutenção do departamento de obras públicas, segundo Dr. Luiz da Silva Nunes Presidente da Província, eram desnecessários, afirmando sua opinião no relatório exposto em 15 de Junho de 1860.

Não vos properei a criação de uma repartição de obras publicas, por que viria logo a necessidade de um pessoal numeroso e inútil, como acontece sempre, sem que os serviços actuaes da provincia o exijão, com encargo para seus cofres. Peço – vos porém que me autorizeis para nomear um director de obras publicas com a gratificação conveniente, o qual recebendo as ordens da presidência, e os planos e os orçamentos dos engenheiros, fará executar as obras sob sua direcçã e inspecção, devendo correr por sua conta a despeza com a escripturação respectiva, o que se levará em conta na gratificação que se abitar (P. 11)¹¹

A situação do cofre provincial em 1860 era delicada, ficando estabelecido o gasto com apenas os dispendidos mais importantes. Referente a este assunto vejamos alguns trechos do o presidente da província Luiz Antônio da Silva Nunes esclarece.

O vosso patriotismo e o interesse que tomaes pela província devem convencer – vos de que é indispensável a mais restrita economia no dispêndio dos dinheiros públicos. Confio que só decretareis as despesas mais urgentes reclamadas pelo interesse e prosperidade da província. (p. 15)¹²

Pensando no desenvolvimento da província até alguns empregos tiveram que ser cortados,

No pouco tempo que tenho de administração, tenho procurado fazer para os diversos lugares, de qualquer ordem sejão, escolha de pessoas aptas para occuparem, tendo unicamente em attenção o merecimento e as habilitações de cada um, e não dando menor valor ás idéas politicas que professem, nem aos interesses particulares que representam. (P. 16)¹³

Pretendia-se assim enxugar o máximo possível os gastos considerados desnecessários e colocar pessoas qualificadas para occuparem os cargos públicos deixando de lado aquela ideologia de apadrinhamento político que reinava entre as oligarquias e o governo.

¹¹ Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente da província o Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes em 15 de junho de 1860.

¹² Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes em 15 de junho de 1860.

¹³ Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes em 15 de junho de 1860.

[...] É indispensável que os lugares sejam bem preenchidos, que não se creem lugares para certos e determinados indivíduos; mas que se procurem indivíduos habilitados e capazes para preencherem os diferentes cargos públicos. (P 16) ¹⁴.

As dificuldades financeiras e a falta de pessoal qualificado trouxeram dificuldades às obras de que necessitava a Província. Sendo necessário concentrar forças na tentativa de poupar o máximo possível o recurso para serem gastos com o que realmente seria necessário. E a maior necessidade para época foi à estrada que liga a Capital ao Brejo.

2.3 OBRAS PÚBLICAS REFERENTE A MATRIZES

Referente às matrizes, algumas das vilas e cidades da província da Parahyba foram contempladas, com reparos e construções. No tocante ao que foi abordado nos relatórios expostos na assembleia legislativas durante os anos de 1850 a 1860, destacaremos aqui o que encontramos referente a tal assunto. Vale ressaltar que, em muitas passagens analisadas o presidente provincial deixa claro o estado em que as matrizes se encontravam. Em quase todos os casos as condições das matrizes eram deploráveis.

Mesmo as rendas provinciais não serem favoráveis a atender todas as solicitações de reformas e construções de matrizes “O caráter simbólico da Religião é fundamental para manter a necessidade do governo de realizar reparos e construções” como podemos ver no discurso do Comendador Frederico de Almeida e Albuquerque, em sua fala na exposição feita em 28 de outubro de 1853,

A religião, sendo a principal base moral publica, a primeira fonte da felicidade dos homens, não póde deixar de ocupar a maior atenção e sollicitude dos Governos. O estado de ruina, em que se achão algumas matrizes da Província, tem sido atendido conforme a exiguidade das finanças proviciaes, decretando – se algumas quotas para o necessário concerto e reparo: a meu pezar vejo que se não podem despender mais avultadas sommas com semelhante mister, á vista da conveniência e necessidade de se conservarem com a devida decência os templos que servem de matrizes. (p. 4, 5)
15

No decorrer da década de 1850, os presidentes que passaram pela administração da Província, remetem a mesma importância do culto público a exemplo do Dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha, em seu relatório apresentado a Assembleia Legislativa em primeiro de agosto de 1857.

¹⁴ Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes em 15 de junho de 1860.

¹⁵ Exposição feita pelo Exm. 1º vice – presidente da província da Parhyba o comendador Frederico de Almeida e Albuquerque no acto de passar a administração da província ao Exmo. Presidente o Dr. João Capistrano de Mello em 28 de outubro de 1853

É a Religião, que encaminha, e fortalece os bons na pratica das virtudes, converte, e reprime os máos na carreira do crime, um dos mais poderosos elementos para segurança publica e particular, para a felicidade dos povos. Com razão, pois merece toda a solicitude, e cuidado dos Governos regulares, e dedicados ao bem publico. (P. 16)¹⁶

Dificuldades no orçamento provincial, por conta de seu estado de saturação com gastos em outros ramos, acabavam pondo em risco a continuação de tais obras. No ano de 1850, ao que diz respeito ao culto público, nem todas as obras autorizadas pela lei do orçamento vigente foram principiadas, por falta de oportunidade para mandar o Engenheiro, que tem estado ocupado n'esta Capital, orça-las, organizar as condições para a arrematação. As matrizes de Mamanguape e de Natuba encontram se em péssimo estado. No ano de 1851 a matriz de Areia passou por reformas. No ano de 1852 encontram-se em andamento os reparos na Matriz de Areia, da vila de Independência e de Bananeiras.

No ano de 1853 muitas matrizes foram contempladas com reparos e concertos. Tendo a matriz do Pilar beirando o desabamento de parte da igreja, foi enviado por parte do governo provincial a quantia de 1.000\$000 para ajudar nos concertos, tendo em vista que os habitantes daquele local terem juntado a quantia de 900\$000 réis. A matriz de independência se encontra em um estado elevado de ruina foi mandado para a mesma a quantia de 1.00\$ réis. A matriz de Areia, por sua vez encontrava-se com suas obras bem adiantadas. Para esta matriz foi designada a quantia de 800\$ réis. A matriz de Alhandra, estando em estado deplorável e já tendo desabado uma parte da mesma, para esta foi designada a quantia de 300\$000 réis. A matriz da Bahia da Traição para seu concerto foi designado à quantia de 423\$560 réis. A matriz de Mamanguape foi concluída importando a quantia de 800\$000 réis.

As Obras públicas na Parahyba passavam por grandes dificuldades, fato que acaba influenciando o reparo e conserto das Matrizes, que acabavam sendo prejudicadas, encontrando-se quase todas em estado de conservação delicado. O crítico estado de preservação em que se encontravam as Matrizes da Província suscitou a necessidade para a manutenção das mesmas. Para que se possa preservar o culto público de grande importância para os cidadãos. De maneira geral a falta de pessoas com estudos continuavam prejudicando o andamento das obras, bem como a elaboração de novas. Preocupado com o desenvolvimento econômico da Província alguns dos presidentes que governaram a província durante a década de 1850 atentaram-se a construção e melhoramento da estrada que liga a Capital ao Brejo. Porém a da falta de estudos para tal obra, e por questões financeiras que já

¹⁶ Relatório recitado na abertura da assembleia legislativa da Província da Parahyba do Norte pelo vice – presidente da província o Dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha em 1 de agosto de 187.

não eram tão boas, os presidentes optaram por tratar a estrada como a principal obra para a província, e para não desperdiçar tentou-se conter o máximo possível de investimentos em outras áreas. Com isso a situação do culto público é delicada por conta do estado de penúria dos cofres públicas ficando algumas obras solicitadas sem o atendimento necessário.

Durante a segunda metade da década de 1850, as obras referentes a matrizes diminuíram em consideração a primeira metade. Isso aconteceu por conta da necessidade de abrir uma via de comunicação entre a capital e o Brejo. Das cidades e Vilas que obtiveram sucesso foram Areia, Bananeiras, Araruna, Alagoa Nova, Ingá e Independência.

Ficaram assim configurados tais reparos. Independência, a obra não acabada. Reparos devem ser feitos no cruzeiro e na capela mor, reparos estes orçado em 15:000\$000. Araruna obra não acabada necessitando de reparos no arco do cruzeiro e de paramentos. Areia obra não acabada faltando o coro, 2 altares colaterais, e o douramento dos altares e púlpito. Despesas orçadas em 4:000\$000 Alagoa Nova, precisa apenas de 600\$000 para alguns reparos. Bananeiras seria necessário reedificar a matriz, sendo feito um orçamento por parte do vigário na quantia de 12:000\$000 a quantia necessária para leva – lá á efeito unindo se a ela as esmolas dos fiéis. Os engenheiros orçavam a despesa em 19:381\$295 réis. A vila do Ingá foi pedido para fazer um orçamento para a construção de uma nova matriz. Infelizmente não encontramos os dados orçamentários. Por conta dos cofres públicos as ordens para o início das obras em Bananeiras e Ingá não foram dadas.

Mesmo com as dificuldades nas rendas provinciais, que não se encontravam em bom estado, tentou-se de toda maneira dar suporte a manutenção das matrizes. Os reparos que necessitavam o culto público seriam responsáveis pelo consumo de boa parte do orçamento provincial. Uma vez que a arrecadação de rendas ficava em sua maioria por contas das taxas sob os produtos oriundos da agricultura, que por sua vez, não se fazia exclusivamente pelo porto da capital. Partes dos produtos eram transportadas para Pernambuco, no qual nessa província se fazia a cobrança dos impostos.

3º CAPÍTULO: A IMPORTÂNCIA DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO ENTRE A CAPITAL E O BREJO

3.1 A ESTRADA

De acordo com os relatórios de presidentes analisados durante a década de 1850, havia a necessidade de uma estrada que se liga a Capital ao Brejo. Região produtora de gêneros alimentícios, da qual se importava produtos para a província do Pernambuco, e também para a Europa. Porém esses produtos não chegavam até o porto da Capital, de onde naturalmente deveria ser importado. A importação dos produtos fora do porto acabara dificultando a taxaço de impostos sobre as mercadorias, acarretando perda de receita. Por tanto a construção dessa estrada era de fundamental desempenho para a província da Parahyba do Norte.

A construção dessa estrada foi desejada por muitos dos presidentes que passaram pelo governo da província. Porém, empecilhos financeiros e a falta de pessoas habilitadas para a execução de tal empreendimento acabaram por dificultar o desenvolvimento e conclusão da obra. Tanto é que durante toda a década de 1850 foram realizados debates em torno do tema, discursos que enaltecem o péssimo estado em que tal obra se encontra, dificultando assim o escoamento dos produtos oriundos do Brejo.

A necessidade em ter uma boa estrada até o Brejo era tanta em que 1857 Francisco Manoel Carneiro da Cunha, fez um melhoramento em um trecho da estrada, recusando a recompensa por parte do governo.

Foi melhorado, depois depois de vossa ultima reunião, o máo estado da ladeira do Manema na estrada, que segue para o interior. Hoje da bom e livre transito aos viandantes. O cidadão Francisco Manoel Carneiro da Cunha encarregou - se desse trabalho, e o concluiu. Não quiz aceitar dos cofres públicos recompensa por elle, segundo refere a exposição, que recebi em 9 de abril. (P 22)¹⁷

Isso nos mostra a intervenção de pessoas influentes, pelo menos neste caso em consertar o mais rápido possível as vias de comunicações para o desenvolvimento da região, ou em casos específicos beneficiar suas fazendas, terras por onde iria passar a estrada.

Em termos de estradas, tendo seu papel de viabilização de comunicação entre a Capital e as zonas de produção, dos anos aqui estudados damos conta de duas estradas, a da

¹⁷ Relatório recitado na abertura da Assembleia Legislativa da Parahyba do Norte pelo Vice – Presidente o Dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha em 1 de agosto de 1857.

Capital a pedras de fogo. A estrada de Pedras de Fogo, feita o orçamento e discutida entre órgãos do governo e engenheiros, chegaram a conclusão de que a mesma seria reduzida a oito léguas, segundo o engenheiro encarregado da obra, encurtando assim a distância que seria de doze léguas, e conseqüentemente os gastos. Pedras de fogo era uma praça importante por conter o comércio de grande mercado de gado. Pedras de Fogo também possuía uma estrada, porém pouco discutida nos relatórios. Pedras de Fogo seria uma zona de produção do gado e seus derivados.

A discussão sobre a estrada da Capital ao Brejo se desenvolve um pouco antes do início da década de 1850. Em 1849 se arrematou esta obra por 18.000\$ réis. Porém, ao decorrer da década alguns reparos tiveram que ser desenvolvidos na mesma. Dando a entender que tal empreendimento tenha sido mal feito. Esse problema estaria atrelado a algumas dificuldades por qual passava a província. Em primeiro lugar podemos destacar a situação financeira da província. E em segundo a falta de pessoas habilitadas, com títulos que possam conduzir o ramo das obras que a província necessitava.

Vejamos os gastos iniciais para tal empreendimento, como também outras obras que estavam sendo geridas na Província.

Figura: 4 Gastos iniciais com a estrada que liga a Capital ao Brejo¹⁸.

N. 9.

MAPPA

demonstrativo das Obras Publicas da Provincia da Parahyba do Norte no anno financeiro de 1848 e 1849.

OBRAS GERAES FEITAS POR ADMINISTRAÇÃO.				ESTADO.	OBSERVAÇÕES.
° N	DESIGNAÇÃO DAS OBRAS.	ORÇAMENTOS.	QUANTIAS DISPENDIDAS.		
1	Diferentes reparos no Quartel	489.000	413.520	Concluida	(d) Ficou sem effeito esta arrematação e teve lugar uma outra para maior reparo pela quantia de tres mil, cento quinhentos noventa e nove mil trezentos e quarenta.
2	Reparo na Igreja do Collegio	95.120	95.120	Idem	
3	Dito no Palacio	53.500	53.500	Idem	
4	Dito das diferentes casas de Guarda, e compra de diversos objectos para as mesmas	196.560	196.560	Idem	
OBRAS GERAES ARREMATADAS.				ESTADO.	
° N	DESIGNAÇÃO.	ORÇAMENTOS.	QUANTIAS POR QUE FO- RAO ARREMATADAS.		
1	Continuação de reparos no Quartel de 1.ª Linha	1.313.000	1.318.000	Em andamento.	(b) Foi contratado pelo arrematante desta obra o alferro confugio, o qual esta concluido
2	Reparos na Igreja do Collegio	173.760	173.000	Concluidas	
3	Dito na frente de Palacio	430.000	265.000	Idem	(c) Esta obra está adiantada, tem o tanque de caixa d'agua concluido.
4	Dito de um balneario na Fortaleza do Cabocello	300.000	299.000	Idem	
5	Dito da casa da Guarda da Cabla desta Cidade.	111.520	100.000	Idem (d)	(d) Nesta obra está quasi prompta a calçada da Serra dos Bois; tem principiado o arrematante a rosegem.
OBRAS PROVINCIAES ARREMATADAS.				ESTADO.	
° N	DESIGNAÇÃO.	ORÇAMENTOS.	QUANTIAS POR QUE FO- RAO ARREMATADAS.		
1	Fonte do Mandacarú	3.720.000	3.000.000	Concluida (b)	(e) A casa da Guarda está concluida.
2	Reparo da rua das Convertidas	470.000	469.000	Idem	
3	Alferro da Ponte do Sambaod	3.800.000	3.295.000	Idem	(f) Esta obra está muito adiantada.
4	Reparo da Fonte do Tambiá	102.000	101.000	Idem	
5	Construção da Fonte dos Milheires	2.184.000	2.183.000	Em andamento (c)	(g) Nesta obra falta somente a pintura, que está em andamento.
6	Estrada para a Cidade d'Arca	18.800.000	18.800.000	Idem (d)	
7	Reparo da ponte do Sambaod, e construção de uma casa de guarda	1.980.000	1.735.000	Idem (e)	Parahyba do Norte 30 de Junho de 1849. — Francisco Pereira de Silva, 2.º Tenente. Engenheiro encarregado das obras publicas.
8	Construção de um aquede na Serra do Teixeira	4.000.000	3.999.000	Idem	
9	Dita de um dito no Lugar no Riacho Zabelê	4.000.000	3.999.000	Idem	
OBRAS POR EMPREZA.				ESTADO	
° N	DESIGNAÇÃO.	ORÇAMENTOS	QUANTIAS POR QUE FO- RAO CONTRACTADAS.		
1	Cadê na Villa de Pombal.	15.400.000	15.000.000	Em andamento (f)	
2	Dita na Cidade d'Arca	10.800.000	10.800.000	Concluida (g)	

Conforme. — Dr. Polycarpo Lopes de Lódo.

Fonte: Relatório apresentado a assembleia legislativa provincial da Parahyba do Norte pelo presidente da província o bacharel João Antônio de Vasconcellos. Em primeiro de agosto de 1849. Pagina 10.

¹⁸ Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente o Bacharel João Antônio de Vasconcelos em 1 de agosto de 1849.

O valor agregado a esta obra talvez seja reflexo de sua extensão cerca de trinta léguas. O cofre provincial infelizmente estava em estado de penúria o que acabara dificultando tal empreendimento

De acordo com os relatórios de presidentes analisados durante a década de 1850, os mesmos dão conta da necessidade de uma estrada que liga-se a Capital ao Brejo. Região produtora de gêneros de alimentação, da qual se importava produtos para a província do Pernambuco, e também para a Europa. Porém esses produtos não chegavam até o porto da Capital, de onde naturalmente deveria ser importado. A importação dos produtos fora do porto acabara dificultando a taxaço de impostos sobre as mercadorias, acarretando perda de receita. Por tanto a construção dessa estrada era fundamental para o desempenho da província da Parahyba do Norte.

As estradas eram de grande importância para a vida das províncias. Era necessário ter boas estradas, que facilitassem a comunicação com as zonas produtoras. Dada a importância para tal, no orçamento do ano de 1858, existe uma autorização para a construção de uma estrada de rodagem para o interior, até a cidade de Areia. Para a construção dessa estrada sem tem a quantia de 100:000\$000 réis. Sendo que para a companhia que se dispor a execução de tal feito estaria garantido juros de 5% anuais.

O percurso que segue a construção dessa estrada é de uma extensão considerável, e conta com algumas partes do trajeto na qual terá dificuldades por conta dos acidentes naturais, que por ventura, se encontram ao longo da construção. Por isso sua construção deveria ser planejada para desviar o máximo possível de terrenos acidentados procurando sempre as planícies. Como veremos a seguir com a fala do presidente da província em seu relatório apresentado a assembleia da província da Parahyba do Norte em vinte de setembro de 1858.

Os engenheiros, que encarreguei do plano desta importante obra, entendem que ella deve seguir pelas planícies em direcção a Santa Ritta, Cruz do Espirito Santo, Lagôa do Canto, Mulungu, Alagôa - Grande, até o engenho da Serra - Grande, d'onde, deixando o norte a estrada antiga, que se apresenta com ladeiras íngremes e quasi intransitáveis, procurará os valles entre o engenho Socorro e Uruba, com direcção aos altos deste lugar; e daqui seguir, com declividade conveniente, para Bondo, e Jussára até a cidade de Areia. O exacto alinhamento depende ainda de exames especiais. O caminho, que, partindo da Laôa do Canto, passa por Lagoinha, engenho do Ribeiro – Grande, a serra dos Bois, os altos Tauá, pindoba, etc, é inteiramente

impróprio para uma estrada de rodagem, por causa de suas altas e extensas ladeiras, a partir da serra dos Bois. (P. 23).¹⁹

Essa estrada teria cerca de 30 léguas, dado a sua importância em facilitar o acesso a esta região de grande importância econômica para a província, que se pretendia estende-la até o Sertão da Província. Como nos mostra o presidente da província em seu relatório a assembleia da província da Parahyba do Norte em dois de agosto de 1859:

[...] é minha opinião o não tratarmos por obra de outras obras, que não seja a abertura da estrada de que acabo de fallar – vos, e depois, da continuação até o município de Sousa, e de ramaes para os mais importantes da província. Para isso, a meu ver, deve a provincia concentrar todos os seus recursos, e a presidência seus esforços reativamente a obras publicas: a excepção de simples reparos, ou de obras imprevistas e igualmente urgentes (p. 29, 30).²⁰

Por tanto, pretendia-se ampliar o percurso desta importante via de acesso para o Brejo de onde se extraia os produtos de subsistência, e depois para o sertão região de onde se vinha produtos derivados da criação do gado como também a produção do algodão. Como vimos anteriormente.

A construção da estrada seria dívida em 7 partes, como podemos ver na tabela no quadro a seguir:

Quadro 1: Divisão em léguas da estrada da Capital ao Brejo.

sessões	Ligações	Léguas
1 ^a	Capital a Santa Rita	2
2 ^a	Santa Rita a Cruz do espirito Santo	3 ½
3 ^a	Cruz do Espirito Santo ao Monteiro	4 ½
4 ^a	Monteiro a Lagoa do Canto	5 ½
5 ^a e 6 ^a	Lagoa do <u>canto</u> , em duas sessões de 4 e 12 léguas cada uma, até Alagoa Grande. Uma até Alagoa Grande com 9 léguas	25
7 ^a	Alagoa Grande a Areia	3 ½

¹⁹ Relatório apresentado a assembleia legislativa da Parahyba do Norte pelo Presidente Henrique de Beaurepaire Robau em 20 de setembro de 1858.

²⁰ Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente da província o Dr. Ambrozio Leitão da Cunha em 2 de agosto de 1859.

Assim ficaria subdivida as sessões para a execução da obra. A segunda parte dessa obra não foi encontrado registros no recorte temporal estudado.

Para dar suporte a tal empreendimento, o Caes do Varadouro também deverá passar por melhorias, tendo em vista que o mesmo será o ancoradouro dos produtos oriundos do Brejo, se tornando porta de entrada para tais. Tendo em vista que as tropas que chegam a capital a partir da ponte do rio Sanhauá, enfrentam uma ladeira íngreme. Tentado evitar estes transtornos foi necessário um ramal entre a ponte e o caes do Varadouro.

Haverá no varadouro desta cidade uma estação terminal da estrada, por ser ahi o porto de embarque dos gêneros de exportação, e onde estão os armazens de deposito desses generos: d'ahi seguirá a estrada pela nova rua mandada abrir por meu digno antecessor n'aquela direcção, por considerar que uma estrada de rodagem, que se projectasse para o interior, encontraria dificuldade, ao entrar nesta cidade, na íngreme subida da rua da Imperatriz ao sahir da ponte Sanhauá, o que se evitaria seguindo – se da ponte pela nova rua em um plano até o porto do Varadouro. (P 29)²¹.

Assim pretendia se dar toda a assistência e infraestrutura que necessitava os produtos quando aportados no caes do Varadouro.

O orçamento da província da Parahyba do Norte na década de 1850 estava ligado diretamente a sua principal fonte de arrecadação que seria a agricultura. Principalmente os produtos destinados a importação. Sendo o algodão e o açúcar os principais responsáveis pela maior arrecadação, o Brejo paraibano seria de fundamental importância nesse processo, pois sua região era a responsável pela maior produção agrícola, como também comportava a maior densidade populacional da província, o Brejo por si só abastecia de gêneros alimentícios a província da Parahyba, bem como províncias vizinhas como O Rio Grande do Norte, Ceará e Pernambuco, para onde se concentrava a maior intensidade de mercadorias para seu porto.

²¹ Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente da província o Dr. Ambrozio Leitão da Cunha em 2 de agosto de 1859.

Figura: 5 produtos exportados para Pernambuco e Mamanguape²².

Os exportados de Mamanguape para diversos portos do Rio Grande forão :

Farinha de mandioca 527 alqueires.
Fumo 4 arrobas.
Mel 50 canadas.

A exportação de cada um dos districtos do interior para a cidade do Recife nos tres ultimos annos foi a seguinte :

<i>Districtos.</i>	1857	1858	1859
Mamanguape	150:207\$960	58.230\$000	155:500\$000
Lucena	3\$354	.....	.....
Ingá	8:650\$000	2:164\$000	3:150\$000
Itabaiana	1:160\$000	984\$370	2:460\$000
Areia	911\$250	266\$500	.....
Pedras de Fogo... .	138\$600	.....	.....
Cachoeira	3:767\$400	885\$000	1:069\$850
Taquara	59:240\$000	48:174\$413	72:108\$547
Campina Grande.. .	10:766\$000	4:386\$000	18:466\$700
Alagoa Nova	3:948\$000	.....	.....
Alagoa do Monteiro	21:740\$000	18:690\$102	2:875\$160
Alagoa Grande	2:250\$000	.....	1:108\$350
Natuba	7:580\$000	.....	3:680\$000
Serra do Pontes... .	1:760\$000	666\$500	.....
Serra do Teixeira.. .	31:542\$000	41:121\$000	6:827\$400
S. João . . . . .	.....	4:320\$000	3:602\$000
Piancó	35:945\$000	46:540\$000	32:647\$560
Rs.	342:960\$160	226:428\$754	303:522\$567

²² Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente da província Luiz Antonio da Silva em 15 de junho de 1860. Relatório do inspetor do tesouro provincial. P 6.

A taxaço sobre os produtos agrícolas eram os principais meios para a arrecadaço orçamentária do Império, e consequentemente das províncias.

No que se refere aos direitos de exportação, ele foi mantido no Brasil em torno de 5 a 7% ad valorem durante todo o período imperial. Na verdade este tipo de taxaço chega a 10% pois as províncias também recorriam a ele, a despeito de dúvidas quanto à constitucionalidade de tal cobrança 1885/86, por exemplo, os direitos de exportação constituíram 44% do total das rendas provinciais. A taxaço das exportações é algo surpreendente, pois atingia diretamente os setores mais poderosos da agricultura. (Carvalho, 2014. P. 268)

O açúcar, algodão e o couro seriam os principais produtos que geriam o engrandecimento da riqueza provincial. O ano financeiro de 1857 – 1858 dá conta das quantias em arrobas e arrecadaço que ambos tiveram. Em arrobas o açúcar gerou 800:075 responsável pela quantia de 1:630:820\$000 réis. O algodão em arroba 156:150 responsável pela quantia de 1:193:443\$736 réis e o couro gerou em arroba 11:438 sendo responsável pela quantia de 72:840\$200 réis²³.

Vejamos alguns dos produtos exportados pelo porto da Capital e também para o porto do Recife.

²³ Relatório apresentado ao excelentíssimo Sr. Dr. Presidente da Província da Parahyba do Norte Luiz Antonio da Silva Nunes pelo excelentíssimo Sr. Dr. Ambrozio Leitão da Cunha no ato de passar a administração da província em 13 de abril de 1860. Informação retirada do relatório de 1860, comercio e navegação P 32 segunda pasta.

Figura: 6 produtos exportados pelo porto da Capital e também para o porto de Pernambuco²⁴.

	1857	1858	1859
Café..... arrobas	18	21	.....
Fumo..... »	2	.....	.....
Carne..... »	22	7	6
Ossos..... »	.....	.....	150
Bolaxas..... »	41	.....	.....
Gomma..... »	15	.....	.....
Doces..... »	16	.....	.....
Cebo..... »	27	.....	.....
Sabão..... »	8	.....	.....
Couros..... unidades	40,143	9,311	28,117
Charutos..... »	2,400	.....	.....
Fructas..... »	2,493	5,005	2,100
Paos de lenha..... »	136,500	185,750	171,400
Toros de sicupira..... »	1,064	538	.....
Varamo..... »	450	50	.....
Taboas de cedro e outras.. »	36	88	.....
Aves..... »	127	66	11
Quadrupedes..... »	40	40	1
Chifres e unhas..... »	32,500	8,500	1,000
Peixes seccos..... »	50	.....	.....
Aguardento..... canadas	3,414	9,288	.....
Mel..... »	6,162	1,395	4,866
Azeite de mamona..... »	.....	.....	2
Cal..... alqueires	2,242	2,424	4,152
Farinha, milho e feijão..... »	1,133 1/4	13	336
Arroz..... »	25 1/2	5	.....
Areia de moldar..... »	60	.....	1,200
Plantas..... volumes	3	.....	1
Peças de cordas..... »	115	.....	.....
Obras de marcenaria..... »	6	.....	.....
Louça..... »	14	7	4
Palha..... »	4,500	3,600	3,450
Esteiras..... »	640	60	.....
Abanos..... »	.....	800	.....
Redes..... »	16	.....	.....
Meios de sola..... »	83	.....	.....
Carvão vegetal..... saccos	10	.....	.....
Os exportados pelo interior para Pernambuco forão :			
Assucar..... arrobas	35,395	26,880	33,030
Algodão..... »	17,512	28,050	14,506
Couros..... »	734	24	886
Farinha..... alqueires	9,790	3,500	17,475
Feijão..... »	100	53	128
Milho..... »	21,750	5,900	17,550
Líquidos..... canadas	.....	3,620	5,600

²⁴ Relatório apresentado a assembleia legislativa da província da Parahyba do Norte pelo presidente da província Luiz Antonio da Silva em 15 de junho de 1860. Relatório do inspetor do tesouro provincial. P 5.

Nesta Figura temos uma base dos produtos exportados pelo porto da Capital e para o porto de Pernambuco. Percebemos que para o porto de Pernambuco foram destinados, os produtos que em sua maioria estão ligados a agricultura, que provavelmente viera do Brejo. Dessa maneira, percebemos a representação econômica que o Brejo proporcionava para a arrecadação da província de Pernambuco. Essa arrecadação feita por Pernambuco, só aumenta a necessidade de estabelecer uma via de comunicação eficiente até aquela região, para que os produtos de subsistência pudessem chegar com mais facilidade até o porto da Capital.

Como foi abordado antes, a falta de uma via de comunicação adequada entre a Zona da Mata e o Brejo, fazia com que muitas vezes, os produtos da agricultura brejeira fossem escoados para Pernambuco via o porto de Mamanguape, tendo em vista que a bacia do rio Mamanguape facilitava este escoamento, por ter suas nascentes e ramificações próximo ao Brejo.

Por tanto durante a década de 1850, na província da Parahyba do Norte, foi vista a discussão da importância de uma via de comunicação da Capital ao interior, tendo como argumento a necessidade de se chegar até o polo de maior importância econômica da província, região responsável por concentrar a principal fonte de riqueza da província a agricultura. Tendo em vista os acontecimentos no campo econômico a década de 1850 foi responsável por concentrar uma grande discussão em volta da necessidade de melhorar ou construir vias de comunicações, que fossem viáveis a comunicação para o centros produtor das províncias. Na Parahyba foi plausível a discussão entre a estrada da Capital ao Brejo, na província fluminense se travou debates em prol de estradas de ferro, que ligassem os centros produtores de café na região da bacia do rio Paraíba do Sul.

Em ambas as províncias, Fluminense e Parahyba, os governos viram a necessidade de se atentar ao crescimento econômico desses lugares através da construção de estradas. A economia desta época girava em torno das produções agrícolas. Na Parahyba do Norte, como foi visto antes, tivemos a produção do açúcar, produtos ligados a agricultura de subsistência e o algodão, como os que mais rendiam para a economia. No Rio de Janeiro temos como destaque as plantações de café. Durante a década de 1850 a assembleia fluminense foi palco de intensos debates voltados para as políticas de estabelecimento de melhorias e construções de estradas que fossem capazes de interligar os centros produtores de café. (Gouvêa. 2008. P 164).

As duas províncias aqui em discussão enfrentavam problemas financeiros para disporem dos melhoramentos necessários para o desenvolvimento de suas economias através

do plano de estradas. Levando em conta o alto custo que tais empreendimentos necessitavam, mesmo com dificuldades esses empreendimentos foram sendo discutidos e na medida do possível foram sendo tocados.

Na província Fluminense, os fazendeiros e políticos tiveram a percepção de que um programa de desenvolvimento de transportes seria a melhor saída para as transformações econômicas em curso naquela província. Para isso, foi traçada uma estratégia por parte dos deputados fluminenses em estabelecer o decreto de N° 724 de vinte e cinco de outubro de 1854 que designava um plano de ação para tentar vencer a má situação econômica via as estradas.

Essa legislação finalmente definiu as dez estradas provinciais que deveriam se tornar o foco central para o estabelecimento de uma rede de transportes na província. A lei também prescrevia como as companhias privadas deveriam se organizar para levarem em frente a construção e as obras de manutenção nas estradas escolhidas. [...] No entanto, a maior importância dessa lei estava nas provisões que fazia para o estabelecimento de companhias que se encarregassem desses projetos para as obras de estradas. Estabelecia que o governo provincial deveria conceder um retorno de 5% sobre o capital investido nessas companhias, assim como outras facilidades e concessões geralmente deferidas para empreitadas provinciais similares. (Gouvêa. 2008. P 167)

Assim ficavam claras as especificações que seriam tratadas e estabelecidas para os empreendimentos das estradas na província fluminense.

O projeto das dez estradas aprovado pelos deputados, tinha como objetivo geral formar uma rede de núcleos viários na província com o intuito de interligar as ferrovias e estradas para diminuir o tempo das viagens que se fazia, geralmente na escoação dos produtos. Os deputados fluminenses que possuíam ligações ou laços com as zonas produtoras pelas quais ia passar a estrada de ferro, sentiram a necessidade através de discursos na assembleia tentar possíveis mudanças no projeto original da estrada. Pretendiam com isso, fazer com que os ramais ferroviários passassem o mais próximo possível dos seu municípios. (Gouvêa. P. 302).

O município que possuísse um ramal ferroviário, saia na frente daqueles que não o possuíam. Assim, gozariam demais facilidades na escoação de seus produtos como também um possível crescimento, urbano, populacional e etc. Por isso, além dos deputados que travaram debates em prol de que alterações fossem possíveis no projeto original das ferrovias, os municípios também encaparam essa luta, e passaram a reivindicar o direito de também possuírem ramais ferroviários por assim dizer. Por mais que os municípios quisessem ter seus ramais, uma questão surge, quais municípios deveriam ser contemplados? A necessidade de contemplar municípios com troncos ferroviários ficou por conta daqueles que formavam a

região do vale do rio Paraíba do Sul. Reduto de grande produção cafeeira fluminense. (Gouvêa, 2008).

O centro sul fluminense, assim como o Brejo paraibano, desempenhava papel econômico muito forte para a província. Daí a importância em se estabelecer redes ferroviárias para esta região.

[...] As condições econômicas prevalecentes na região levaram à transformação da antiga agricultura de exportação em termos de abastecimento do mercado local com suprimentos básicos, muitas vezes enviando excedentes para as maiores cidades vizinhas. [...] Parece ser possível afirmar que a região dependia basicamente do fornecimento de suprimentos, fazendo com que a promoção de um programa de desenvolvimento fosse considerada uma estratégia de defesa dos interesses associados à região. (Gouvêa 2008. P. 303).

Percebemos que a produção de gêneros alimentícios, foi de grande importância para o abastecimento da província fluminense, como para sua área de produção por se tratar de uma região por onde se deveria destinar uma via de comunicação eficiente.

Portanto, a província fluminense teve suas semelhanças com a província da Paraíba do Norte, no tocante à necessidade de estabelecer vias de comunicações que fossem capazes de dar sustentabilidade às suas zonas produtoras, sejam elas de produtos de subsistência ou o café.

As estradas eram de fundamental importância para qualquer província. Principalmente porque boas partes dos rendimentos provinciais derivavam dos produtos oriundos da agricultura. E nada mais justo que estabelecer bons acessos para os lugares propícios para a produção dessa fonte de riqueza, e conseqüentemente dar melhores condições e agilidade no processo de escoamento, para os portos e mercados, responsáveis pelo comércio dessas mercadorias.

As vias de comunicações são de grande valia para a província, uma vez que sua preocupação se desenvolve a partir da necessidade da ligação entre a zona da mata e o Brejo de onde se tinha a produção agrícola. A maior fonte de riqueza da província da Paraíba do Norte. A estrada que fazia ligação entre essas duas zonas encontrava-se em péssimo estado de conservação, o que acaba afetando diretamente a viabilidade de uma comunicação eficiente entre esses dois polos produtores. Vejamos a importância da estrada até o brejo.

Os povos do interior precisam, é verdade, de vias de comunicação fáceis e commodas, elles que tão vexados são pelas continuidades seccas, que fazem o maior flagello da Provincia, em cujas occasiões a facilidade das communicações alivia muito o mal, porque os gêneros de primeira necessidade commodamente, sendo portanto menos custoso que os Municipios mais abundantes socorram os outros em peores circumstancias. Tenho ouvido dizer que muitas vezes no sertão morrem pessoas no tempo das seccas no meio do caminho por não poderem vencer as escabrosidades.

Ainda quando isto não fosse: assim como o individuo, em cujas veias o sangue não circula adoece, e morre, assim também o povo que não tem communicações por onde as produções, e também as ideas se troquem,, não póde ter a vida: proporcionemos pois à Provincia esses meios em que assenta a vida e prosperidade dos Povos. (23)²⁵

Por tanto, essa via de comunicação seria vital para a manutenção e vivencia da província, uma vez que a mesma serviria para além de fins econômicos, seria usada ainda para o melhoramento do meio social, buscando assim desenvolver e dar sustentabilidade a vida dos indivíduos que abitavam o sertão.

²⁵ Relatório apresentado a Assembleia Legislativa provincial da Parahyba do Norte pelo excelentíssimo presidente da província o bacharel João Antonio de Vasconcelos em 1 de agosto de 1849.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A década de 1850 marcou a dinâmica da assembleia da província da Parahyba do Norte, por essa ter passado toda esta década travando debates em torno da construção e manutenção de uma via de comunicação que fosse capaz de ligar a Zona da Mata ao centro da província de onde se extraía as maiores riquezas provinciais. A necessidade em se ter essa via de comunicação em bom estado de trânsito se deu pela preocupação da perda de mercado e mercadorias, uma vez que a produção do Brejo era escoada em sua grande maioria para Pernambuco, deixando a província paraibana com poucos recursos que poderiam ser extraídos desses produtos a serem embarcados pelo porto da Capital.

A ligação com o Brejo era importante por vias econômicas, políticas e sociais. A cidade de Areia situada nessa região, reduto do partido Liberal, tendo sido palco das últimas cenas da Revolta Praieira iniciada em Pernambuco no fim da década de 1840.

Ficou claro nesse estudo que as dificuldades enfrentadas pela Parahyba do Norte em seu plano de via de comunicação para o Brejo, foram, sobretudo, de ordem financeira, pois os rendimentos provinciais não davam conta de tamanho empreendimento, segundo os presidentes provinciais que passaram pela presidência da província durante a década de 1850. Durante este período, vários cortes de gastos tiveram que ser feitos. Medida tomada tendo como propósito concentrar o máximo possível de vencimentos para a conclusão da estrada. Obra que seria essencial para a arrecadação da província.

Tudo indica que a discussão para a via de comunicação entre a Zona da Mata e o Brejo, não ficou só na década de 1850. Ao analisar o ano de 1860 não encontramos nos relatórios analisados o termo “fim da estrada” o que nos faz pensar que essa obra se arrastou pela década de 1860. Caso que nos abre a curiosidade de quereremos nos aprofundar mais nesse tema para estudos futuros, no qual podemos dar continuidade na discussão entre a economia oriunda da agricultura que seria a maior indústria da província da Parahyba do Norte para época. Na qual tinha o Brejo como ponto principal dessa produção, porém a província concorria com a Província de Pernambuco, em termo de arrecadação, para onde ia boa parte dessa produção seja por terra, pela região do ingá, ou via mar pelo porto de Mamanguape, uma vez que o Brejo fazia limites com os riachos e rios que formavam a bacia deste rio facilitando assim a escoação dessa produção para aquela província.

FONTES

Provincial Presidential Reports (1830-1930): Paraíba. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte pelo Excellentíssimo Presidente da Província, o bacharel João Antonio de Vasconcelos, em 1 de agosto de 1849. Parahyba, typ. De José Rodrigues Costa, 1850. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 06/06/2016.

Exposição 1850. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Exposição 1850. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Exposição 1850. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte pelo Excellentíssimo Presidente da Província, o Coronel José Vicente de Amorim Bezerra, na abertura da sessão em 2 de agosto de 1850. Parahyba, typ. De José Rodrigues Costa, 1850. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Exposição 1851. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte pelo excellentíssimo Presidente da Província, o Dr. Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, em 2 de agosto de 1851. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1851. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte pelo excellentíssimo presidente da Província, o dr. Antonio Coelho de Sá e Albuquerque em 3 de maio de 1852. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1852. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 19/03/2017.

Exposição 1853. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte pelo excellentíssimo Presidente da Província [sic] do Norte no acto de passar a administração da Província ao segundo vice-presidente, o excellentíssimo senhor doutor Flavio Clementino da Silva Freire, em 29 de abril de 1853. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1853. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Relatório 1853. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Relatório 1853. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Exposição 1854. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte pelo excellentissimo presidente da Província , o dr. João Capistrano Bandeira de Mello, na abertura da sessão ordinária em 5 de maio de 1854. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1854. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 11/11/2016.

Exposição 1855. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 20/03/2017.

Exposição 1855. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 20/03/2017.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte pelo excellentissimo vice-presidente, o dr. Flavio Clementino da Silva Freire, em 2 de outubro de 1855. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1855. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 20/03/2017.

Falla recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Parahyba do Norte pelo presidente da província, o doutor Antonio da Costa Pinto em 5 de agosto de 1856. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1856. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 13/03/2017.

Exposição 1857. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 01/04/2017.

Relatório apresentado na abertura da Assembleia Legislativa da Parahyba do Norte pelo vice-presidente da província, o dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha, em 1 de agosto de 1857. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1857. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 01/04/2017.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província da Parahyba do Norte em 20 de setembro de 1858 pelo presidente, Henrique de Beaupaire Rohan. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1858. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 01/04/2017

Relatório 1859. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 17/12/2016.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província da Parahyba do Norte pelo presidente da província, o dr. Ambrozio Leitão da Cunha, em 2 de agosto de 1859. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1859. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 17/12/2016.

Relatório 1860. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 24/03/2017.

Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte em 15 de junho de 1860 pelo presidente, dr. Luiz da Silva Nunes. Parahyba, Typ. De José Rodrigues da Costa, 1860. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial>. Acesso em; 17/12/2016.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Pablo de Oliveira. As elites e o complexo processo de formação do estado e da nação brasileiros. Disponível em: http://www.seminariojals.ufop.br/pablo_de_oliveira_andrade.pdf. Acesso em 28/12/2016.

CARVALHO, José Murilo de. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sobras: a política imperial. 9ª ed. Rio de Janeiro Civilização Brasileira, 2014.

DOLHINKOFF, Miriam. Elites regionais e a construção do Estado Nacional. In: JANCSÓ, István. Brasil: Formação do Estado e da nação. São Paulo/ijuí: Hucitec/Unijuí/Fapesp, 2003. P. 431 – 468.

ESPÍNOLA, André Felipe de Albuquerque. MELO, José Hélio Oliveira de. A fina flor da Paraíba imperial: as relações entre a elite política e econômica da província da Paraíba entre 1848 a 1855. Disponível em: <http://www.ufpb.br/evento/lti/ocs/index.php/xviieeh/xviieeh/paper/viewFile/3279/2706>. Acesso em 09/03/2017.

FERNANDES, Ocione do Nascimento. A produção e a comercialização de mercadorias no Brejo da Parahyba do Norte (1973 – 1883). Dissertação de Mestrado em Geografia UFPB/CCEN 2008.

GOUVÊA, Maria de Fátima. O império das províncias: Rio de Janeiro, 1882 – 1889/ Maria de Fátima Gouvêa. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008

GRAHAM, Richard. Clientelismo e política no Brasil do século XIX / Richard Graham. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

GUEDES, Paulo Henrique de Queiroz. A colonização do sertão da Paraíba: agentes produtores do espaço e contatos interétnicos (1650 – 1730) Dissertação de Mestrado em Geografia UFPB, 2006.

MARIANO, Serioja Rodrigues Carneiro. ROCHA, Solange P Rocha. Sociedade e cultura no Brasil oitocentista: trajetórias de pesquisas – João Pessoa: Editora da UFPB, 2016.

MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro. Culturas políticas, administração e redes familiares na Paraíba (1825 – 1840). Disponível em: <http://periodicos.ufpb.br/index.php/srh/article/viewFile/12432/7194>. Acesso em: 20/01/2017.

MARIANO, Serioja, Rodrigues Cordeiro. Gente Opulenta e de boa linhagem: família, política e relações de poder na Paraíba. Tese de Doutorado em História. UFPE / CFCH. Recife 2005.

MARTINS, Maria Frenada Vieira. A velha arte de governar: um estudo sobre a política e elites a partir do Conselho de Estado (1842 – 1889) / Maria Fernanda Vieira Martins. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

MELLO, José Octávio de. História da Paraíba, 11ª Edição: A União. 2008.