

# **Esquecimento e Urbanização na Parahiba (1822-1860)<sup>1</sup>**

Ligia Maria Tavares da Silva  
Professora do Departamento de Geociências  
Universidade Federal da Paraíba

## **RESUMO**

Este estudo é uma investigação sobre a urbanização da cidade da Parahiba na primeira metade do século XIX. As referências sobre esse período na história urbana paraibana são poucas e sem informações detalhadas, sendo, por isso, um período esquecido na história da cidade. A partir da técnica do corte-transversal, utilizada pela Geografia Histórica, escolhemos os documentos primários relativos à administração pública provincial e os relatórios presidenciais sobre as obras públicas, entendidas aqui como práticas urbanísticas. Destacamos a infra-estrutura urbana, as edificações públicas e religiosas e as principais reflexões urbanísticas quanto às prioridades para a cidade. Analisamos ainda o contexto nacional de transição do Estado Brasileiro para uma Monarquia Federativa, quando o Ato Adicional concedia certa autonomia para alavancar o desenvolvimento econômico das províncias. No entanto, o cenário econômico da Parahiba na época da independência era de muita pobreza, acarretando enormes dificuldades na implantação e organização das instituições públicas, atrasando a realização de muitas obras públicas. Analisamos ainda, em detalhes, os impasses relativos às dificuldades quanto à realização das obras públicas e resgatamos as principais ações urbanísticas empreendidas durante todo o período estudado, destacando as obras do cais do porto e da ponte sobre o rio Sanhauá, consideradas vitais para o desenvolvimento comercial da cidade.

---

<sup>1</sup> SILVA, L. M. T. . ESQUECIMENTO E URBANIZAÇÃO NA PARAHIBA. In: X Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2008, Recife -PE. Anais do X Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo : Centro de Estudos Avançados de Conservação Integrada, 2008.

## Esquecimento e Urbanização na Parahiba (1822-1860)

Este estudo se propõe a fazer uma investigação sobre a urbanização da cidade da Parahiba na primeira metade do século XIX, uma cidade esquecida pela civilização de seu tempo e, portanto, pela Geografia e pela História. Muito próxima de Recife, permaneceu na periferia da rede urbana de cabotagem da civilização canavieira do Nordeste Oriental, comandada por Recife, principal centro produtor e exportador de açúcar. Ao contrário de Recife, umas das cidades mais narradas no período estudado, poucos cronistas visitaram a cidade da Parahiba e a historiografia paraibana só se consolidaria na segunda metade do século XIX. Além disso, as referências sobre esse período na historiografia urbana são poucas e carregadas de informações que enfatizam o atraso e o lento crescimento da cidade, sem referências detalhadas sobre o período. Rodriguez (1994, p. 87) chega a afirmar que nada foi feito na cidade, do ponto de vista da urbanização, até a chegada do Henrique de Beaurepaire Rohan, em 1857. Vamos, assim, estudar um espaço esquecido em um tempo também esquecido, sendo o esquecimento aquilo que é posto de lado temporariamente, descuidado, desprezado e sem estima, conforme descrito no dicionário Aurélio, e que nos propomos a resgatar através dos documentos administrativos e dos relatórios dos presidentes da Província, referentes às obras públicas na cidade da Parahiba.<sup>2</sup>

Escolhemos o período que vai de 1822 a 1860, um tempo caracterizado pelas reformas e consolidação do Estado Brasileiro, em uma época de transição para a Monarquia Federativa, quando os governantes queriam apressar o movimento da civilização com os seus discursos, mas tinham muitas dificuldades em realizar na esfera administrativa.

Apesar de ser capital de uma Província, o que significava obter maiores recursos do Governo Imperial, bem como criar o seu próprio sistema de arrecadação para as obras públicas, admitir engenheiros e corpo técnico, a cidade da Parahiba era como uma vila do interior, se comparada às maiores capitais das províncias do Império. Sendo assim, o esquecimento se justifica na própria realidade de uma cidade brasileira, como tantas, num vasto império que precisava se consolidar territorialmente e que em nome dessa unidade territorial, não conseguia abarcar as dimensões locais, nem estimular as necessidades econômicas e sociais das províncias e muito menos ordenar o espaço urbano das cidades.

O nosso objetivo neste estudo é demonstrar que importantes questões urbanísticas da cidade foram pensadas na primeira metade do século XIX e que havia uma urbanização em curso, apesar das dificuldades administrativas e técnicas, que serão identificadas e resgatadas. Antes, porém, vamos situar a província da Parahiba, no contexto político nacional.

---

<sup>2</sup> Ao nos referirmos a essa cidade esquecida, adotaremos o nome Parahiba, cuja escrita com “hi” nas fontes documentais pesquisadas é tão comum quanto Parahyba, com “hy”, oficialmente utilizada pela historiografia paraibana. Preferimos, então, adotar a grafia Parahiba, enquanto elemento de distinção e diferenciação do período aqui estudado.

## **Independência, ato adicional e autonomia provincial**

Após a Independência do Brasil, em 1822, não havia acordo entre as lideranças políticas no país sobre a organização do Estado brasileiro. Assim, de 1822 a 1824, os esforços se concentraram em torno da aprovação de uma Constituição que nascia imposta pelo Imperador ao povo. O país ficou então dividido em províncias, cujos presidentes eram nomeados pelo Imperador. Os tumultos que ocorreram em todo o país após a Independência, denunciavam a falta de legitimidade do Imperador Pedro I, que acabou abdicando do trono em 1831, tendo início o período regencial até 1840, quando assume Pedro II, com apenas 14 anos. Este foi o período mais agitado da história do país quando esteve em jogo a sua unidade territorial, com a eclosão das revoltas provinciais, relacionadas com as dificuldades cotidianas nas diferentes regiões e com as incertezas da vida política nacional. Sendo assim, o debate político girou em torno da centralização ou não do Governo Imperial e várias províncias reivindicaram mais autonomia, incluindo a Parahiba.

O Ato adicional, uma emenda constitucional, aprovada em 1834, viria como solução política para as reivindicações federalistas em curso, tendo por objetivo privilegiar as províncias, que passariam a ter poder e autonomia para a solução de seus problemas locais. Essa autonomia incidia sobre a tributação, as decisões referentes a empregos provinciais e municipais, as obras públicas e a força policial, de modo que os governos das províncias dispunham de capacidade financeira para autonomamente decidir sobre os investimentos em áreas vitais para a expansão econômica, o exercício da força coercitiva e o controle da máquina pública. Para DOLHNIKOFF, (2005, p.93), a autonomia provincial em uma proposta de monarquia federativa foi capaz de garantir a representatividade apenas para os grupos dominantes, mantendo-se a exclusão social e o sistema escravista, ponto de comum acordo entre os grupos políticos.

O governo provincial autônomo seria composto de duas instâncias: as assembleias legislativas e a presidência da província. As atribuições das assembleias eram as seguintes: 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 municipais quanto provinciais, além do controle final das contas. Tinham a obrigação de, com esses impostos, fazer construir as obras necessárias ao desenvolvimento da Província, prover a segurança da população, promover a instrução pública (com exceção do ensino superior de competência do governo central), controlar os empregos provinciais e municipais, estabelecer os ordenados e decretar suspensão ou demissão em caso de queixas. As províncias passariam, então, a ter condições legais para a promoção do seu desenvolvimento.

Quanto às câmaras municipais, estas tiveram suas atribuições reduzidas. Cabia a elas administrar a cidade ou a vila prestando contas ao conselho da Província. Não podiam decidir livremente sobre a arrecadação de impostos ou a sua aplicação, tornando-se, portanto, meros agentes administrativos.

Dolhnikoff (2005), ao analisar as províncias de Pernambuco, Rio Grande do Sul e São Paulo, no século XIX, concluiu que nessas províncias a autonomia foi um grande incentivo à dinâmica econômica e que, em São Paulo, por exemplo, as verbas foram orientadas para a criação de infra-estrutura para a produção e escoamento do café.

Na Parahiba, o cenário econômico na época da independência era de muita pobreza, acarretando enormes dificuldades na implantação e organização das instituições públicas. Cavalcanti (1972, p.18), depois de deter-se na análise dos problemas econômicos da agricultura, agravados pelas secas periódicas, que transformavam os ricos em pobres e jogavam na miséria os menos abastados, aponta outros problemas econômicos que vinham sendo acumulados desde a época da colônia. O autor cita a cobrança de dízimos, arrematada por terceiros em processo especulativo nos “passos dos açúcares” do Tibiri e mais tarde no porto da cidade, no Varadouro, e as altas taxas sobre produtos nativos, que motivava o desvio de carregamentos para Pernambuco, beneficiando o porto do Recife, em detrimento dos interesses e do desenvolvimento da capital paraibana.

### **As obras públicas como práticas urbanísticas**

Os relatórios dos presidentes da Província da Parahiba representam a principal fonte de informações sobre a cidade no período, pois neles estão relatadas as ações da assembléia legislativa, de caráter legislativo e da presidência, de caráter executivo. Se, na teoria, a Província deveria arrecadar e decidir sobre o emprego dos recursos, na prática ficava requerendo recursos do Governo Imperial para a realização das obras públicas. Isso ocorria pela incapacidade da Província em gerar recursos suficientes.

Assim, os relatos sobre as obras públicas nos relatórios presidenciais nos dão uma idéia da ação do Estado sobre a organização do espaço urbano da cidade da Parahiba e, por isso, entendemos as obras públicas como práticas urbanísticas, relacionadas a um urbanismo incipiente e em formação, na medida em que se esboçava, a partir das obras públicas, um pensamento sobre os problemas da cidade e uma forma de agir politicamente quanto ao estabelecimento das necessidades prioritárias da cidade. Destacamos, na escolha dos documentos pesquisados, a partir da técnica do corte-transversal <sup>3</sup>, utilizada pela Geografia Histórica, os documentos relativos à organização interna da cidade, a dotação de infra-estrutura urbana e a construção de edificações religiosas e públicas na cidade.

Na leitura destes documentos observamos a distância entre o discurso político e a realização das obras em si, a partir da exposição dos presidentes ao deixar o governo provincial e dos orçamentos aprovados para as obras. Vimos que os discursos sobre certas necessidades da Província se repetiam durante as gestões, mas que a solução para essas necessidades levavam anos para se efetivar, ficando algumas obras públicas esquecidas, por décadas. Decorre que os presidentes da Província assumiam cargos por um ou dois anos, no máximo. Passavam parte do tempo analisando os problemas e quando começavam as realizações, já era tempo de serem substituídos. Para Sodré (1998, p.180), “tratava-se de um sistema político flexível que permitia o rodízio dos dois principais partidos no governo”. A assembléia provincial reunia-se, em geral,

---

<sup>3</sup> Segundo definição de DARBY, 1979, p. 36 (tradução nossa):

Cross-section (corte transversal) é o estabelecimento das fases sucessivas no desenvolvimento da utilização da terra. No caso da cidade, das construções. O problema deste método é que os diferentes elementos da paisagem urbana não mudam ao mesmo tempo e na mesma velocidade. No entanto o problema é resolvido com bom senso e o método das sucessivas cross-sections pode ser utilizado, levando-se em conta que elementos serão escolhidos.

uma vez em cada legislatura, que durava dois anos. A cada votação, eram eleitos até três vice-presidentes e estes se revezavam na presidência. Observamos legislaturas em que o presidente assumia poucas vezes e o rodízio dos vice-presidentes era tão intenso que praticamente impossibilitava qualquer esforço de realização administrativa.

Na prática, tudo na administração pública passava pela aprovação de leis na assembléia provincial, fosse através do orçamento ou através de leis específicas para a dotação de infra-estrutura urbana e de construções públicas, incluindo as igrejas, cujas construções e reformas ficavam também ao cargo da Província. Vejamos um panorama das prioridades estabelecidas pelos governos durante o período estudado.

Nos anos 20 do século XIX, quando a Junta Governativa assume o poder provincial, de acordo com a nova Constituição Imperial, a cidade passa a contar com iluminação, correios e a manter as escolas. Existe ainda uma preocupação com a saúde pública, através da instituição da casa da vacinação. As principais discussões urbanísticas que nortearam o século XIX foram iniciadas nesta década, como por exemplo, a preocupação estética com a cidade, através do embelezamento do cais e a necessidade de melhoramento do porto para estimular a economia provincial, além da necessidade de edificações públicas. Foi ainda nessa década que a cidade expandiu-se para o sul. O Código de Posturas foi aprovado em 1828 e nos anos 30 destacamos os trabalhos da câmara municipal em prol da cidade, com pedidos à assembléia para realizar planos de edificação e reedificação para a cidade. Surgiram as primeiras preocupações com alinhamento e aplainamento de ruas e com a necessidade de uma nova cadeia pública. Nos anos 40, as obras públicas passaram por muitas dificuldades financeiras e técnicas, acarretando muitos prejuízos aos cofres públicos, sendo esse período caracterizado pela incompetência técnica e administrativa tanto da câmara quanto da assembléia provincial. Não obstante, por decreto, foi criada a primeira repartição de obras públicas da Província que, por sua vez, não saiu do papel. Os anos 50 foram os mais dinâmicos em termos de ações urbanísticas. A cidade expandiu-se muito nesse período, fato demonstrado com a abertura de várias ruas na cidade. As questões higienistas passaram a estimular uma série de ações, na medida em que os grandes surtos de febre amarela e cólera mostravam a necessidade de medidas emergenciais de limpeza da cidade. A construção do cemitério público e a transferência do matadouro para uma área mais afastada da cidade são desse período, assim como a inauguração da nova cadeia pública. Além disso, destacamos os primeiros pensamentos acerca da encanação das águas do rio marés e sobre a importância do saneamento público para a saúde coletiva. Cabe ainda ressaltar que a cidade da Parahiba, no período aqui analisado, teve um crescimento populacional de 5.000 para mais de 50.000 habitantes.

### **Os urbanistas esquecidos**

Um dos relatórios mais completos do período estudado é o do Presidente Frederico Carneiro de Campos, de 1846. Engenheiro militar e possuidor de uma mentalidade de planejamento, compreendeu os problemas da cidade, alertando sobre a necessidade da planta de nivelamento para a regularização do traçado urbano e a demarcação de áreas públicas como praças e mercados. Por falta de verbas teve de dispensar os serviços do engenheiro da Província que havia requerido, circunstância que considerou deplorável. Ele alega

ter perdido tudo o que se fez na construção da casa de rendas por “desconhecimento da arte de construir”. Em seu relatório, percebe-se muita frustração pelas dificuldades enfrentadas.

Outro presidente com mentalidade de planejamento foi o Dr. Antonio Coelho de Sá e Albuquerque. Em agosto de 1851, este presidente acabara de assumir a Presidência e apresentou um extenso e detalhado relatório de obras públicas, tendo por base os relatórios anteriores apresentados pelo engenheiro da província, e nos deu alguns detalhes sobre o sistema de construção na Província, que vem explicar as causas dos atrasos e das extrapolações nos orçamentos das obras públicas na província:

“É indispensável, senhores, que confeccioneis um regulamento para as obras públicas. O atual sistema de construção é extremamente vicioso. O sistema de construção por arrematação é ao meu ver mais econômico do que o outro por administração; mas como a economia não deve ser a única vantagem nas obras, como a solidez e a perfeição são as verdadeiras compensações da despesa, convém: primeiro que as obras arrematadas fiquem sempre debaixo da fiscalização do engenheiro; segundo, que esse examine os materiais antes de ser começada a obra; terceiro, que nos contratos feitos perante as tesourarias sejam conservadas intactas as condições de construção; quarto, que haja uma entrega provisória da obra ficando em depósito nas tesourarias uma parte do valor da obra até a entrega definitiva dela. (RP, 2/8/1851, p. 13-14).

Na sua exposição ao passar a Presidência em 29 de abril de 1853, insistiu ainda nesse ponto, assim se expressando:

“A experiência me há demonstrado que nesta província o sistema de construção de obras públicas por arrematação não produz as vantagens de economia, que regularmente costumam resultar de tal sistema; porquanto o conluio entre os pretendentes remove a competência entre eles, não consentindo destarte que os preços das arrematações sejam menores dos que os dos orçamentos, dando em resultado nenhuma vantagem de economia para os cofres públicos, lucros aos especuladores, que se retiram da praça por qualquer soma que lhes dá o arrematante, real diminuição de preço para o empresário e finalmente o estudo da parte deste de só atender na construção a economia, desprezadas todas as outras condições que não forem compatíveis com esta.” (EP, 29/4/1853, p. 12).

Para a obra da cadeia a solução encontrada por este presidente foi não colocá-la em arrematação e nem fazê-la por administração, mas dividi-la em diferentes seções e fazer empreitadas com diferentes empresários. Dentre os seus feitos está a criação de uma companhia de oito empregados e um fiscal para as obras públicas e o pagamento das obras que antecederam a sua administração, que, segundo ele, impossibilitaram-no de realizar outras.

Estes dois presidentes ficaram em exercício no cargo durante todo o período de suas gestões. Nota-se ainda que apesar das dificuldades encontradas, eles avançaram na realização das obras públicas. Seus relatórios, contendo muitos mapas demonstrativos e informações detalhadas, evidenciam a competência administrativa destes presidentes bem como a importância dos mesmos para a história do urbanismo paraibano.

### **Sobre os impasses para a realização das obras públicas**

Os detalhes das dificuldades administrativas e técnicas, ou seja, dos impasses nas obras públicas, foram encontradas na análise mais detalhada dos documentos referentes às edificações, à infra-estrutura urbana e à construção do conjunto arquitetônico composto da ponte sobre o rio Sanhauá, do aterro contíguo e do cais do porto do Varadouro, que analisaremos ao final deste estudo.

Das muitas dificuldades para administrar as obras públicas na cidade, além da falta de capacidade de gerar recursos e do rodízio entre os presidentes, podemos destacar ainda os conflitos da administração provincial com a câmara municipal, cujas diferenças de funções no tocante à administração do espaço

público não eram muito claras. Na fala de 1838, o presidente afirma que as câmaras municipais deveriam tomar conta do melhoramento dos edifícios, ruas, calçadas, estradas, fontes e da saúde, conforme as suas posturas, mas que a quantia dispensada do orçamento era ínfima: “Não temos ainda ruas capazes de se andar pelo seu mau estado, faltam algumas calçadas, praça de mercado. É preciso que habiliteis as câmaras para tornar melhor este país.” (FP, 1838, p.22). No entanto, com a festa de Corpus Christi, em 1839, a câmara municipal gastou muito dinheiro com a cera para a procissão, a armação da Igreja, o Vigário para a festa e a procissão, os fogos e a música. De acordo com o orçamento, a quantia paga ao vigário era muito significativa. Assim, apesar de delegar responsabilidades à câmara, o governo provincial continuava, durante o período estudado, a legislar sobre a cidade e a administrar as obras públicas, enquanto a câmara assumia as responsabilidades quanto à produção das festas religiosas e cívicas na cidade. O Código de Posturas aprovado em 1828 caíra no esquecimento, já que algumas medidas previstas por ele foram novamente sancionadas em lei pela assembléia, como é o caso da obrigatoriedade da caiação das casas sob pena de multa, que na prática não era aplicada.

A questão da mão-de-obra representava outro fator de atraso para as realizações das obras públicas devido à escassez de engenheiros na direção dos trabalhos. Para executá-los, era uma prática comum o alistamento de índios, presos e escravos fugidos para serem operários das obras públicas. Também era comum o emprego dos flagelados da seca. Em uma correspondência de 1846 do Palácio do Rio de Janeiro ao presidente da província, autorizando o emprego dos flagelados da seca nas obras públicas, observamos o caráter discriminatório quanto à ociosidade da população atingida pela seca, necessitada de socorro público, e aos prejuízos que representavam para os cofres públicos. Alistá-los seria uma forma de compensar esses prejuízos.

A desqualificação da mão-de-obra e a ausência de um corpo de engenheiros para dirigi-las, somados às dificuldades do ambiente natural do sítio da cidade, composto em sua parte mais baixa de áreas de mangue, arrastaram algumas obras públicas por décadas, como a casa das rendas, a cadeia nova, o cais do porto, a ponte e o aterro sobre o rio Sanhauá, gerando muito desperdício de recursos.

### **A administração do urbanista Beaurepaire Rohan**

Quando o Engenheiro Beaurepaire Rohan assumiu a presidência da Província da Parahiba em 1857, o Império Brasileiro já se consolidara e havia uma classe política e intelectual capaz de diagnosticar os problemas do país e oferecer soluções racionais para os problemas das cidades e vilas brasileiras, sendo ele um ilustre representante desse novo tempo.

Como urbanista, Henrique de Beaurepaire Rohan destacou-se como diretor das obras municipais do Rio de Janeiro, em 1842, quando abordou os problemas da salubridade pública: o esgotamento das águas, a canalização dos mangues, a remoção do morro do Castelo (sendo o primeiro a planejá-la), a localização do matadouro público, dos cemitérios e a arborização. Abordou ainda a estética da paisagem urbana, destacando o aformoseamento público, as vias públicas de comunicação, as praças e pontes. Tornou-se Diretor de Obras Públicas no Paraná em 1853, 2º. Vice- presidente da Província do Paraná em 1855 e Presidente em exercício

em 1856. Assumiu a Presidência do Pará nos anos de 1856 e 1857. Em 1857, foi nomeado presidente da Província da Parahiba do Norte.

Segundo Rodriguez (1994, p.88) a sua passagem pela Parahiba evidenciou a ambiguidade vivida por esse homem de visão progressista em uma realidade provinciana onde viviam, “caturras adversários amantes do deixa assim mesmo” (sic).

Beaurepaire Rohan é considerado por Pinto (1977) o presidente mais operoso que teve a Província, por Leal (1989) um dos poucos administradores que se empenharam em realizar algo pela Província e por Rodriguez (1994) um maravilhoso administrador e homem de larga visão. Não obstante, discordamos da afirmação de Rodriguez (1994, p. 87) de que nada foi feito na cidade até a sua chegada. Para Vidal (2004, p. 13), Beaurepaire Rohan destacou-se na administração porque a cidade era pequena e carente de infraestrutura urbana. Acrescentamos ainda que ele se destacou na Parahiba porque era muito competente, tendo se destacado em todos os lugares onde trabalhou.

Na cidade da Parahiba, Beaurepaire Rohan realizou o levantamento da primeira planta da cidade, em 1858. Contratou ainda os dois engenheiros estrangeiros que trabalharam com ele no Pará: Bless e Polemam, para auxiliá-lo na administração das obras públicas. Realizou vários estudos e obras de infra-estrutura, embelezamento, saneamento, abertura e nivelamento de ruas e preocupações sanitárias acerca do matadouro público e do cemitério. Planejou a demolição de casas e becos para a abertura de ruas e prolongamento de avenidas, planos esses considerados avançados para a época, mas que contou com o apoio de vários cidadãos que cederam seus terrenos para a cidade, aos quais o presidente agradeceu em seu relatório, evidenciando assim que, na cidade, não haviam apenas os caturras adversários ao seu governo. Não obstante ter saído antes do fim do mandato, sua passagem pela Província foi marcante, deixando em seus relatórios meticolosas análises da realidade cotidiana da cidade, no tocante aos aspectos de sua urbanização.

### **As obras do conjunto cais do porto, aterro e ponte do rio Sanhauá**

O conjunto arquitetônico do cais do porto, aterro e ponte do rio Sanhauá, foi considerado por muitos presidentes de vital importância para o desenvolvimento comercial da Província. Foi em 1828 que o Conselho pediu, pela primeira vez, verbas ao Imperador para a construção do cais para o porto do Varadouro e para a construção da ponte sobre o rio Sanhauá. No pedido, havia menção à necessidade de aformoseamento da cidade, sendo esta a primeira referência encontrada quanto à estética urbana na cidade da Parahiba. O Conselho chegou, ainda neste ano, a estabelecer uma tabela de passagem da ponte Sanhauá que, segundo Pinto (1977) teria sido a primeira ponte a cobrar pedágio no país.

Em 29 de março de 1829, é publicado um edital convidando proponentes para a construção da ponte Sanhauá, e não tendo aparecido contratante, o governo fez novo edital em 1830 para a construção da ponte em madeira, que, segundo Rodriguez (1994), ficara pronta em 1831. Consta, porém, que em 1834 compareceram à câmara municipal os contratantes das obras pedindo o alargamento do prazo para 1º de janeiro de 1834.



As obras da ponte e do cais foram iniciadas em 1834, mas em 1835 o contrato não estava sendo cumprido e sobrou dinheiro do orçamento que deveria ser destinado às obras públicas. Vê-se ainda no relatório de obras públicas de 1838 que os trabalhos iniciados em 1834 ou não tiveram prosseguimento ou já se arruinaram, pois nem a ponte e nem o cais estavam em boas condições.

Em 1839 foi (novamente) iniciada a obra do cais. Em 1843, a ponte já estava arruinada e o tráfego impedido, tendo o governo que assumir o conserto e, novamente, a ponte foi reparada provisoriamente.

Em 1845, o presidente Frederico Carneiro de Campos critica a suspensão do pagamento das taxas que deveriam servir para a manutenção da ponte, por parte dos agricultores que não podiam pagar e que, por isso, levaram à sua ruína. Sugere que para que ela não se arruinasse completamente, que fossem restabelecidos os pedágios.

Em 1846 chega à província a notícia de auxílio do Governo Imperial para algumas obras, incluindo o cais do porto. No relatório de 1846, o presidente Frederico Carneiro de Campos rogava aos parlamentares que votassem a continuidade das obras que iniciou em sua administração, quando chegassem as verbas. Em 1847, essas verbas ainda não haviam chegado ou tiveram outros fins, pois em seu relatório de 1847 notifica que não teve seguimento a obra do cais que deveria contornar parte da cidade no Varadouro. Sobre a ponte Sanhauá, esta carecia de reparos pequenos todos os dias, os quais consistiam na substituição das peças de seu estrado.

Em seu relatório de 1848, o Presidente João Antonio de Vasconcellos deixou em andamento as obras do aterro contíguo à ponte com previsão para finalizarem em setembro de 1848; ficaram ainda alinhados e estacados os terrenos para a construção do cais, cuja ausência de verbas não permitiu a sua construção.

O presidente Dr. João Capistrano Bandeira de Mello, em 1854, ressalta a importância econômica e ambiental da obra no sentido de “...evitar o esboramento das terras pelas chuvas, terras que unidas às que vem das ribanceiras do rio Parahyba, ocasionam bancos de areia que já dificultam a navegação daquele rio” (RP, 1854, p.26).

Em abril de 1855, a ponte estava quase concluída, quando abateu alguma coisa do lado do rio, abrindo uma grande fenda na muralha. Em virtude deste contratempo teve o arrematante que desmanchar quase toda a obra para construí-la de novo com a necessária solidez.

É difícil crer que uma obra tão importante para a economia provincial encontrasse tantas barreiras para ser realizada, apesar do interesse da maioria dos presidentes em concretizá-la e da disponibilidade de tantos recursos ao longo do período estudado.

O Ato Adicional fizera com que as províncias arrecadassem impostos para aplicá-los na medida de suas necessidades e estes, por sua vez, dependiam, na Parahiba, da arrecadação do porto que, por sua vez, dependia das negociações entre os produtores rurais, os atravessadores e exportadores. Preferindo os produtores ir para Recife, alegando as péssimas condições do porto e as altas taxas cobradas, deixava a Província de arrecadar, empobrecendo os cofres públicos que, desperdiçando os poucos recursos disponíveis, atrasavam na realização das obras do porto, necessárias para o seu próprio desenvolvimento, gerando, assim, um círculo vicioso.

Com base nos documentos pesquisados pudemos identificar os impasses nas obras públicas e o círculo vicioso do desperdício, mas não podemos afirmar conclusivamente que os referidos impasses impediram a concretização das mesmas. Existem muitas lacunas na historiografia urbana da cidade da Parahiba no século XIX para serem resgatadas do esquecimento, sobretudo àquelas relativas a quem interessava, de fato, o esquecimento da cidade.

### **Documentos**

(AP) ARQUIVO PÚBLICO ESTADUAL DA PARAÍBA. Anos 1822 a 1860  
(RP, FP, EP) RELATÓRIOS, FALLAS E EXPOSIÇÕES DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA DA PARAÍBA disponível em: <http://www.crl.edu/content/provopen.htm>

### **Bibliografia**

AGUIAR, W. e OCTÁVIO, José (Orgs). Uma Cidade de Quatro Séculos - Evolução e Roteiro. João Pessoa: A União Ed., 1989.

ALMEIDA, Elpídio. A Paraíba em Meados do Século Passado. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano # 14 (113-116). João Pessoa, IHGP, 1961.

ANDRADE, Manuel Correia de. O Processo de Ocupação do Espaço Regional do Nordeste. Recife: Sudene, Série Estudos Regionais, 1979.

ANDRADE, Gilberto Osório. Os Rios do Açúcar do Nordeste Oriental. Recife: Instituto Joaquim Nabuco, 1957.

AQUINO, Aécio Villar de. Nordeste, Século XIX. João Pessoa: Editora da Universidade Federal da Paraíba, 1980.

CAVALCANTI, Archimedes. Cidade da Parahyba na Época da Independência. João Pessoa: Imprensa Universitária, 1972.

DARBY, H. Clifford. On the Relations of Geography and History. IN: DOHRS, Fred and SOMMERS, Lawrence. Cultural Geography: Selected Readings. Cromwell Publishers, 1979.

DOLHNIKOFF, Miriam. O Pacto Imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX. São Paulo, Globo, 2005.

ERTHAL, Ruy. Geografia Histórica – considerações. IN: Geographia, Revista do Programa De Pós Graduação em Geografia da UFF. Niterói RJ, UFF/EGG. Ano V no. 9, 2003.

FREYRE, Gilberto. Um Engenheiro Francês no Brasil. Vol. 1, 2ª. Edição. Rio de Janeiro, Livraria Jose Olimpio, 1960.

FREYRE, Gilberto. Nordeste: Aspectos da Cana Sobre a Vida e a Paisagem do Nordeste do Brasil. São Paulo: Global, 2004.

GILLIES, Ana Maria Rufino. Henrique de Beaurepaire Rohan: Razão e Sensibilidade no Século XIX. Disponível em: [http://www.utp.br/historia/Tcc/ana\\_gillies.pdf](http://www.utp.br/historia/Tcc/ana_gillies.pdf) Ano:1998.

HOLANDA, Sérgio Buarque (Org). História Geral da Civilização Brasileira: O Brasil Monárquico. São Paulo: Difusão Européia Do Livro, 1973.

JARDIM, Vicente Gomes. Monografia da Cidade Parahyba I. IN: Revista Do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano # 2 (85-111). João Pessoa, IHGPB, 1910.

LEAL, José. Itinerário Histórico da Paraíba. João Pessoa: A União, 2ª Ed, 1989.

MELLO, Barão Homem de. Biographia do Visconde de B. Rohan. Rio de Janeiro, Typ. Leuzinger, 1899.

MENEZES SÁ, Ariane e MARIANO, Serioja (orgs). Histórias da Paraíba: Autores e Análises sobre o século XIX. João Pessoa, Editora Universitária da UFPB, 2003.

PINTO, Irineo Ferreira. Datas e Notas para a Historia da Paraíba. Vol. 2. João Pessoa, Editora da Universidade Federal da Paraíba, 1977.

RODRIGUEZ, Walfredo. Roteiro Sentimental de Uma Cidade. 2ª. Edição. João Pessoa, Conselho Estadual De Cultura- A União Editora, 1994.

SALES, A.L.P e MAIA, Doralice S. As Ruas da Cidade Alta da Cidade da Parahyba: dos seus primórdios ao século XIX. In: Caderno de Resumos do VI Congresso Brasileiro de Geógrafos. Goiânia : UFG, 2004.

SILVA, Lígia Maria Tavares da. Forma Urbana e Cotidiano na Evolução de João Pessoa. IN: Saeculum Revista de História. No. 3 João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 1997.

SILVA, Lígia Maria Tavares da. Trajetórias pela Geografia Histórica. IN: BEZERRA, Amélia Cristina Alves et all (orgs) Itinerários Geográficos. Niterói: Eduff, 2007.

SODRÉ, Nelson Werneck. Panorama do Segundo Império. 1ª. Edição de 1939. Rio de Janeiro, Graphia, 1998.

SOUTO MAIOR, Mario. SILVA, Leonardo Dantas. O Recife: Quatro Séculos de sua Paisagem. Recife: Fundação Joaquim Nabuco – Editora Massangana, 1992.

TINEM, Nelci (Org.). Fronteiras, Marcos e Sinais. João Pessoa: Editora Universitária/ Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2006.

VIDAL, Wynna Carlos Lima. Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade 1910-1940. (Dissertação de mestrado). Universidade Federal da Paraíba. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, 2004.