

O recente transcurso dos 396 anos de existência da cidade de João Pessoa, oportunamente situado pelo Governo do Estado, na fronteira do IV Centenário, a respeito do qual impõe toda uma série de considerações acerca da definição de seu espaço urbano, conjugado com a respectiva função econômica e os problemas sociais, consideravelmente agravados, nos últimos vinte anos, ante a vigência do modelo concentrador de renda, do qual se vem beneficiando a classe média alta, em detrimento das grandes massas populares, progressivamente empurradas para os conjuntos habitacionais e favelas da periferia.

Na esteira dos livros e estudos mais ou menos clássicos sobre João Pessoa, da autoria de Walfredo Rodrigues (Roteiro Sentimental de uma Cidade), cônego Florentino Barbosa (Monumentos Históricos e Artísticos da Paraíba), Botto de Menezes (Minha Terra), Juarez Batista (Caminhos, Sombras e Ladeiras), Humberto Nóbrega (História de uma Cidade Transformada em Palácio e de Convento a Palácio), Archimedes Cavalcante (A Cidade da Parahyba na Época da Independência), Jomar Souto (Itinerário Lírico de uma Cidade), José Leal (A Evolução dos becos metropolitanos), Benedito Maia (A Universidade do Ponto de Cem Reis) e José Américo de Almeida (A Cidade de João Pessoa, Roteiro de Ontem e de Hoje) in Guia dos Telefones, 1969), acaba de surgir a admirável monografia da Profª Janete Lins Rodrigues - Acumulação de Capital e produção do Espaço: O Caso da Grande João Pessoa - que, lançando mão de metodologia mais moderna, representada por dados estatísticos e pesquisas de campo, vem de recolocar as diversas Ciências Sociais - História, Geografia, Sociologia e Economia -, tratadas conjuntamente e com espírito de síntese, como instrumento de avaliação do passado para estabelecimento da dinâmica presen-

te/futuro.

Mais do que nunca, é essa a função das Ciências Sociais em geral e da História em particular, ou seja, abrir caminho para uma ampla discussão dos problemas atuais, com base no processo que se desencadeou até agora. Por conta disso, é que, partidário declarado do revisionismo, que sempre aprendi a distinguir da cômoda neutralidade e também das mistificações dos revanchismos, sempre entendi que a História, encerrando ativa construção e não passiva rememoração equivale mais ao presente que ao passado, pois seu nome não é Maria — é Marta! Na conferência do III SPCB de que resultou o ensaio Brasil, Tempo e Cultura III acredito haver deixado bem claro esse posicionamento e valores¹.

Duas Décadas de Avanço

Postas as coisas nesses termos, o que pretendemos discutir aqui é a definição do espaço econômico-social da antiga Felipéia de N^a S^a das Neves, nos anos 1910/30, quando, só então despertada de secular imobilismo e letargia, o aglomerado surgido em 1585 demarrou para a condição de um centro comercial e de prestação de serviços que deixaram para trás o antigo aldeamento travado pela subordinação às várzeas açucareiras que lhe subjugavam as forças.

Dentro desse quadro, as duas décadas anteriores à Revolução de 30 — acontecimento que significou no Brasil o deslocamento dos centros de decisão do campo para as cidades devido ao caráter (pequeno) burguês de que se revestiu — tornam-se importantes pelo impulso urbanizador que oferecem, como fenômeno seguramente não restrito à cidade da Parahyba, porque estendido a todo Nordeste.

Esta é uma questão em torno da qual venho particularmente insistindo, ou seja, a de não se poder estudar a Parahyba fora do contexto nordestino em que se situa.

Compreendeu o Manuel Corrêa de Andrade, géo-historiador pernambucano que, estudando a Revolução de 30 em monografia imbuída de penetrantes considerações² —, soube oferecer atenção ao problema da urbanização, sem a qual

não se pode entender a feição assumida pelo mais importante acontecimento da História do Brasil.

Isso se verifica porque, ao contrário do século XIX, que representou período de estagnação e declínio nordestinos, correspondentes à transferência do pólo econômico brasileiro para o centro-sul, o Nordeste se encontrava em marcha, isto é, se movendo para frente, no período 1910/30.

Por trás da predominância do latifúndio, da tradição senhorial, dos baixos índices de produtividade de culturas como o açúcar e o algodão, com sua secular tendência à introversão, da secular deficiência da rede de transportes e dos ínfimos padrões de vida das populações nordestinas, agiam forças mudancistas sem as quais não se pode entender a Revolução de 30, tal como agora a estamos considerando, a nível regional.

Um desses fatores era a urbanização que, à época, se fazia sentir, com intensidade, mesmo na menor das capitais nordestinas — Aracaju! — cujas transformações, particularmente incentivadas pelo Governo Graccho Cardoso, foram bem analisadas por José Ibarê da Costa Dantas, destacando os beneficiamentos das duas primeiras décadas do século (calçamento, obras de saneamento, cinema, energia elétrica, Banco do Estado de Sergipe, água encanada e penetração do automóvel) e, em particular, a força de atração do transporte ferroviário que transformava a capital sergipana em centro nucleador da área açucareira da região de Coitinguiba e da pecuária sanfranciscana³.

Com a urbanização, se enlaçava o ascenso da burguesia urbana que Eul-Soo-Pang, tomando por base o período 1924-30, foi flagrar no modelo da sociedade oligarca nordestina que era a Bahia das primeiras décadas do século:

"Os políticos da CRB dominante não eram estimados pelos Calmon. Opondo-se à influência da dinastia agrária, havia a origem burguesa da família Mangabeira. Filhos de um farmacêutico de Salvador, João e Otávio nasceram numa família de classe média. (...) Como Seabra e Rui

*Barbosa, os Mangabeira elevaram-se à proeminência política sendo burgueses de origem urbana. Seus antecedentes sócio-econômicos contrastavam e até mesmo se contrapunham aos políticos da dinastia rural"*⁴.

Já focalizei em outro estudo e no tocante à Paraíba da década de vinte, o mesmo fenômeno que incidia em cheio sobre cidades como a capital (Paraíba, hoje João Pessoa) e Campina Grande. Nelas, é por essa época que principia a emergir uma realidade nova, com a luz elétrica, o cinema (mudo e acompanhado ao piano), o carnaval, os primeiros concursos de misses, o futebol e as corridas a cavalo, a multiplicação de jornais diários, funcionamento de sociedades recreativas, disseminação de armazéns e mercearias substituindo o antigo abastecimento de vendedores ambulantes, e as grandes obras de engenharia sanitária que, de parceria às novas posturas municipais, consagradas na capital pelo prefeito João Maurício de Medeiros, em 1928, vão deixando para trás hábitos como os de acender fogueiras na via pública e o enterro em redes⁵.

Recife, Maceió, Fortaleza

Uma vez mais, faz-se preciso associar a problemática paraibana ao caso do Nordeste, para que não se limite, paroquialmente, a extensão de fenômeno bem mais amplo.

Recife, nada obstante sua larga tradição urbana — urbana e radical — revolucionária — beneficiou-se bastante dos novos inputs trazidos pelas décadas de dez e vinte, esta última estudada em grande estilo por Souza Barros⁶ — donde a condição de metrópole regional que sedimentou. Foi este o período em que a capital pernambucana, indiretamente afetada pelas transformações da agroindústria, a partir de então dominada por capitais predominantemente industriais, ganhou (1924) seu novo porto, vinculado por importante rede de estradas de ferro a toda região, administrações urbanas do tipo Dantas Barreto e Amaro Medeiros, e uma variada gama de indústrias de trans-

formação que, saltando de noventa e nove na década de dez, para trezentos e quarenta e cinco, na década seguinte, las trearam o poderoso movimento de massas, dirigido por Cristiano Cordeiro e Joaquim Pimenta.

O fenômeno, porém, não se limitava a Recife, já que, como o considerou Douglas Aprato Tenório, cidades como Maceió também se consolidavam como pólo geo-econômico e administrativo de um estado que, anteriormente, vira essas funções exercidas por Marechal Deodoro⁷.

Em Fortaleza, o fenômeno ainda se fazia mais característico, na medida em que Mozart Soriano Aderaldo precisou em bondes, praças, cinemas, hotéis e mercados, o que, de um ângulo mais moderno, Raimundo Girão associou ao cosmopolitismo das obras contra as secas, implementadas por empresas estrangeiras como a Dwight P. Robinson & Co., Inc. e Norton Griffiths & Co. Ltd.⁸.

O Caso da Cidade da Parahyba

Nesse contexto, é que as mudanças econômicas e sócio-culturais operadas nas décadas de dez e vinte infundem à então cidade da Parahyba o início do perfil dos nossos dias, o que não significava pouco para uma cidade que, estacionária, permanecera à margem da História, se não política mas econômica e socialmente.

Isto porque, mesmo na condição de uma das mais antigas do Brasil (1585), bastando dizer-se que não conheceu o estágio de vila, pela circunstância de haver surgido em apoio à efetiva ocupação de uma capitania real, a cidade praticamente parou no tempo, como se hibernasse, à espera de um sopro de progresso que somente despontará com o advento do século XX.

Atolada no fundo dos mangues, donde, segundo o geógrafo Mário Lacerda de Melo, a impropriedade do local de sua edificação⁹; sem dispor de uma rede adequada de estradas, fosse rodoviária ou ferroviária, sendo que esta, quando surgida em fins do século XIX, não passou de um ramal da estrada tronco Recife-Natal; sem ainda um porto digno des-

se nome, e experimentando a desvantajosa concorrência da proximidade do Recife, por onde se escoava a produção sertaneja, a então cidade da Parahyba atravessara os séculos como aglomerado colonial de caráter urbano, isto é, reduzida a acanhado centro onde se amontoavam as muitas igrejas e raros edifícios públicos, cercados de sítios que lhe transmitiam, nas exatas palavras de José Américo, feição "mais vegetal do que urbana".

A admirável pesquisa de Aécio Aquino, encadernando a visão dos viajantes estrangeiros sobre o Nordeste do século XIX, revela que esses visitantes compreenderam muito bem o fenômeno donde, sequer a maioria deles haver aportado aqui¹⁰. Efetivamente, a cidade não se desenvolveu como ponto de embarque de mercadorias, repousadas em relações sociais de produção introvertidas e pouco sensíveis à urbanização — no caso desviada, como se encontrava, das principais rotas comerciais. Em fins do século XIX, sua função reduz-se quase exclusivamente a termos político-administrativos, visto como, econômica e culturalmente, Areia e Mamanguape — que serão liquidadas pelo trem de ferro, responsável pela ascensão de Campina Grande, Itabaiana, Alagoa Grande, Guarabira e Cajazeiras —, se fazem bem mais importantes que a capital.

Dentro desse quadro, não era de admirar a longa sobrevivência de hábitos imemoriais como os banhos nas fontes públicas que lhe asseguravam o abastecimento d'água — do Governador José Peregrino (1900-04) conta Walfredo Rodrigues havê-lo visto, toalha ao ombro, dirigindo-se à fonte que ficava em frente ao Palácio do Governo, então uma velha edificação confiscada aos jesuítas no século XVIII.

Foi somente com o século atual que a cidade, até então restrita a pálida função administrativo-religiosa, como fundo de quintais dos engenhos que lhe ocupavam as cercanias, despertou da letargia, impondo-se como centro de alguma expressão urbana.

Embora para isso contribuíssem fatores econômicos, como a elevação dos preços do algodão durante a primeira guerra mundial, e a sensível concentração de recursos derivados das obras contra as secas durante a Presidência Epitácio Pessoa, quando, inclusive, se intentou

construção de porto às margens do rio Sanhauá, nunca será demais lembrar o aparecimento, então, de administrações de índole urbana, o que não se consegue, apelando para convencionalismos palacianos ou impressionistas, mas para as mensagens desses Presidentes de Estado e o volume de obras com que beneficiaram a capital.

De Camilo a Solon

De um deles, Camilo de Holanda (1916-20), sob o impulso da elevação dos preços do algodão durante a Grande Guerra, multiplicaram-se tanto as edificações e reconstruções urbanas, encetadas por seu operoso prefeito Diógenes Pena, que lhe adveio censura do próprio Epitácio Pessoa, chefe incontrastável da oligarquia paraibana:

"(...) Vejo que o que me diz acerca do movimento de receita e despesa de sua administração. Sobre essa matéria o que lhe posso dizer é que mais de uma vez lhe disse em carta ou pessoalmente: acho que V. devia ter guardado alguma coisa para os tempos maus e empregado mais utilmente a boa arrecadação que teve. Compreendo que V. desejasse ligar o seu nome à remodelação da capital; mas melhor seria não gastar tanto, sobretudo numa época em que as obras custavam tão caro. Se parte desse dinheiro tivesse sido posto de lado, hoje não estaríamos tão cheios de apreensões. Se parte houvesse sido empregada em estradas, açudes, etc., muito mais teria lucrado a Paraíba. Porque, por exemplo, gastar mais de cem contos num belvedere? Por que despende mil contos numa Escola Normal? A Escola estava na antiga Residência, onde havia espaço mais que suficiente para ampliar o edifício, creio mesmo que você chegou a fazer alguma coisa nesse sentido. Mas, devido talvez ainda ao seu ressentimento por causa da

*mudança da Escola para aquela casa, V. deliberou-se a instalá-la num palácio e foi isso o que vimos"*¹¹.

Antes, João Machado (1908-12) lançara as bases da redefinição do espaço urbano da cidade da Parahyba, com abastecimento d'água, inauguração da luz elétrica e implantação de bondes elétricos que, no caso desses últimos se encarregariam de empurrar os limites da cidade para além de seus primitivos bairros de Tambiã e Trincheiras¹².

Foi, porém, com a administração Solon de Lucena (1920-24), nitidamente burguesa e urbana, mediante a exaustiva análise com que a crivei no estudo "Solon de Lucena - Ascensão Burguesa e Democracia na Paraíba", da coletânea Solon de Lucena - Democracia na Década de Vinte na Paraíba, montado sobre as mensagens presidenciais e noticiários dos jornais da época, que se consolidou a nova postura da capital paraibana, como centro prestador de serviços e sede, até, de florescente indústria artesanal, em fabricação de cigarros, calçados, bebidas e alimentação.

Com um prefeito que marcou época, chamado Walfredo Guedes Pereira, justamente cognominado "Pereira Passos da Paraíba", bem como contando com a ostensiva cobertura do Presidente da República (Epitácio) com quem despachava diretamente na qualidade de seu oitavo ministro¹³ -, Solon, nada obstante o pouco controle que exercia sobre as oligarquias agrárias, presidiu época de intenso otimismo, datando daí os grandes edifícios dos correios e telégrafos, Batalhão de Caçadores (que orientará o crescimento da cidade no sentido sul) e Academia de Comércio, que então se instalaram ou principiaram a se instalar, inauguração da Praça da Independência, apontando à cidade o caminho do mar, implantação de exemplar sistema de esgotos confiado ao engenheiro Saturnino de Brito, restauração do Parque Arruda Câmara, e criação, até, juntamente com o líder político e comercial Isidro Gomes, do Banco da Parahyba, "com o capital inicial de dois mil contos de réis integralizado com subscrição de parte dele pelo Governo do Estado e publicação dos estatutos em A União, a 12 de fevereiro de 1923".

A REDEFINIÇÃO SOCIAL

Evidentemente, bem mais importante que essas obras e realizações urbanas em si faziam-se as novas relações de trabalho que se instalavam com a industrialização e o capitalismo, mesmo em bases muito modestas como os que aqui se verificavam.

Antonio Albino Canelas Rolim, em recente trabalho apresentado ao XI Simpósio Nacional de História, patrocinado pela ANPHUR, em João Pessoa, verificou que o período 1916/1917, quando justamente a urbanização da capital paraibana se define, sob a inspiração camileana, revela-se pródigo em greves, a primeira das quais, segundo a professora Terezinha Pordeus, ativada pelo setor ferroviário do operariado em 1915¹⁴.

Mesmo assim, o em que João Pessoa não se converte rá é num centro social-operário mais ativo. Se isso de dizer-se que aqui não se protesta não passa de uma balela, também não convém superestimar o alcance e conteúdo desses movimentos de massa bem mais efetivos, em outros centros do país. No período 1928/30 que estudamos em profundidade, a única greve registrada pela imprensa foi a dos motorneiros e condutores da Empresa Tração, Luz e Força (ETLF), uma emperrada concessionária de luz e bondes que o presidente João Pessoa, na intenção de melhorar-lhe o rendimento, estava tentando transacionar com a Eletric Company que detinha a propriedade da Pernambuco Tramways do Recife e pertencia ao grupo norte-americano da Eletric Bond and Share Company¹⁵.

A greve que, deflagrada a onze de dezembro de 1928, contou com as simpatias da população, e a ativa condescendência do prefeito Ávila Lins, que interveio para evitar que a empresa colocasse os bondes em funcionamento, através de pessoas não habilitadas, como os fascistas estavam procedendo na Itália, esteve longe de assinalar qualquer conteúdo sindical ou político. Seu sentido é exclusivamente salarial — "visando reclamar aumento de vencimentos que lhes melhore a situação atual", em face da "insuficiência da diária de 3\$500 que percebem motorneiros e conductores, sujeitos ainda a um regime intenso de multas pe-

los motivos menos ponderosos"¹⁶.

Se, por outro lado, o Congresso Proletário da Parahyba verificado no Teatro Santa Roza, entre os dias sete e nove de novembro de trinta, aparece claramente estimulado por radical-reformistas como Ademar Vidal e jornalistas Rafael Correa de Oliveira e Antenor Navarro, além do líder operário Fiuza Lima que, aliás, acusado de comunista, desertou, aí, da liderança que exercia¹⁷ — o setor sindical pessoense aparece tão enfraquecido no auge da mobilização do populismo radical, entre 1962 e 64, que a liderança das reivindicações sociais do período transfere-se para o campesinato, os estudantes e os profissionais liberais, agrupados não em sindicatos mas numa instituição lútero-recreativa chamada API, de combativa atuação no período¹⁸.

Por conta disso é, que, empurrada pelas transformações dos anos dez e vinte, bem como pela fermentação populista do período 1929/30, João Pessoa se fará cidade mais de oposição que de esquerda, condição que os resultados eleitorais do período 1945/65, parecem atestá-lo¹⁹.

Não me parece, aliás, que isso haja mudado muito, tanto mais quanto o tipo de industrialização que aqui se vem processando — com predominância do capital sobre a mão-de-obra e enquadramento das grandes empresas por um tipo de controle verdadeiramente para-militar, além da alta rotatividade da mão-de-obra — impede a formação de sindicatos operários, donde a liderança exercida no campo das reivindicações sociais pela Igreja.

O Avanço dos Anos Vinte

A julgar pelas desalinhavadas notas que as estamos aqui procedendo, ficam muito claras as dificuldades a que se submeteram a evolução e desenvolvimento da hoje cidade de João Pessoa, entendimento a favor do qual depõem as estatísticas e a História.

Estatisticamente, o que se observa é, inclusive, um período de descesso da população de 24.714 em 1872 para 18.645 em 1890. Em 1900 éramos apenas 28.793 habitantes

pois o crescimento vegetativo só se torna mais acentuado em 1920, quando a população salta para 52.990, que se transformará em setenta mil, aproximadamente, ao final da década²⁰.

A Historiografia comprovou esses percalços, de tal sorte que os principais documentos sobre a capital paraibana — Diálogos das Grandezas do Brasil no século XVII, relatórios dos Governadores Fernando Delgado e Beaurepaire Rohan, nos séculos XVIII e XIX, e a última mensagem presidencial elaborada por João Suassuna em 1928 — são documentos de crise, o último dos quais bem acompanhado por pronunciamento do deputado Antonio Guedes na Assembléia ("Estamos vendo a crise em toda parte. Os acréscimos e dificuldades financeiras são gerais"), e dramático artigo de Guttemberg Barreto, sobre fechamento de nossas casas comerciais, no período 1924/28, pela imprensa²¹.

O problema unanimemente visto por todos eles foi o da predominância da praça do Recife, contra o qual reagiria violentamente o presidente João Pessoa, através do que se convencionou chamar de Guerra Tributária²².

O problema seria mais profundo porque vinculado ao caráter pouco articulado da economia paraibana em que, por exemplo, o traçado das vias férreas seccionou o sistema de produção e trocas na medida em que o noroeste do Estado tornou-se tributária de Mossoró, toda zona oeste, de Pombal a Cajazeiras, de Fortaleza, e o Sertão, do porto do Recife, via Campina Grande.

Dentro dos padrões da época, João Pessoa não estava errado quando, secundando Epitácio Pessoa no Parlamento Nacional e José Américo de Almeida, em A Paraíba e seus Problemas, via no chamado imposto de barrreira, uma maneira de fortalecer o litoral, então desacelerado e anêmico:

"(...) Campina Grande deve a sua prosperidade comercial à situação de entreposto dos sertões do Estado.

É justo, pois, que a praça da capital goze também das vantagens da circulação de nossa riqueza, ressurgindo da decadência causada por esse deslocamento de

negócios.

*A sua posição geographica, pelo menos, dá-lhe esse direito (...) não para diminuir Campina Grande mas para abastecê-la a todo o Estado, em condições mais vantajosas que os mercados mais distantes*²³.

Os Atuais Problemas

O que é de se perguntar é se hoje não reaparecem, em outro nível, problemas antevistos a nível político e fiscal, pelo impetuoso presidente paraibano.

Justo que após o drama de trinta, vários presidentes paraibanos optaram pelo modelo pessoísta de subjugar o coronelato no sertão e proceder a maciços investimentos públicos na capital, tônica das administrações Antenor Navarro, Gratuliano Brito, Argemiro de Figueiredo, José Américo, Pedro Gondim (mais de 1958 a 60, que depois) e João Agripino.

Contudo, a pergunta que se torna indispensável é a seguinte: o povoão se tem beneficiado disso? — Essa a dúvida que tanto eu como a professora Janete Lins, por diferentes ângulos, levantamos.

Justo que hoje a capital paraibana não se apresenta com a estagnação do século XIX e a profunda anemia do período 1924/28, quando não havia sequer um estabelecimento bancário digno desse nome que ativasse o movimento comercial²⁴.

Hoje, as grandes empresas públicas empregam muita gente (mais seguramente que o necessário), ao tempo em que as fábricas se ergueram, nos Distritos Industriais e na periferia, em Santa Rita/Bayeux e Cabedelo, trazendo consigo a conurbação da grande João Pessoa, os arranhacéus acompanhados de espigões, e a desenfreada expansão espacial, desde o rio Sanhauá, que foi seu primitivo habitat, em direção ao mar, convertido em pólo de turismo e hote-laria.

A outra face disso, todavia, é comprovável, no sub-emprego de amplas camadas da população, na proletarização da classe média-média, na escassez do abastecimento (com os super-mercados, as feiras-livres praticamente desaperceberam), nos déficits em abastecimento d'água, transporte (deficiente e caro), saneamento, escolarização (não tenho notícia da construção de novos grupos escolares pela prefeitura), e saúde, pela última das quais continuam falando as longas filas, às portas do INPS, madrugada a dentro.

Consultando-se a História, o que me parece é ser a João Pessoa de hoje um retrato sem retoque do restante do Brasil, ou seja, cidade onde um tipo de exploração capitalista selvagem gerou abissais disparidades sociais, entre rendas que se elevam e salários que mingnam.

Terá valido tanto tempo e tanto esforço para se chegar a isso? Cientificamente, não tenho resposta para a indagação, até bem porque sô o poeta-maior (Fernando Pessoa) talvez a tenha:

"Valeu a Pena?

Tudo vale a Pena

Se a alma não é pequena...".

ABSTRACT

This article focuses on the growth and development of the city of João Pessoa, Paraíba during the period 1910-1930. The role of João Pessoa as a commercial and administrative center is examined within the context of the process of urbanization in Northeast Brazil. The author also emphasizes the city's role in state politics in the Old Republic.

NOTAS

1. Cf. José Octávio. História Presente e Realidade Social Paraibana in Brasil, Tempo e Cultura III, A União Cia. Editora, J. Pessoa, 1980, pp. 121-73, passim.
2. Cf. Manuel Correia de Andrade, 1930. A Atualidade da Revolução, Editora Moderna, São Paulo, 1980, p. 21.
3. Cf. José Ibarê da Costa Dantas. O Tenentismo em Sergipe, Editora Vozes Ltda., Petrópolis, 1974, pp. 42-3.
4. Eul-Soo Pang. Coronelismo e Oligarquias (1889-1943). - Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1979, pp. 179-80.
5. José Octávio. A Paraíba e a Década de Vinte in João Pessoa, a Paraíba e a Revolução de 30, A União Cia. Editora, João Pessoa, 1979, pp. 168-70 e Epaminondas Câmara. Datas Campinenses, Deptº de Publicidade, João Pessoa, 1947, pp. 147-8. O novo Código de Posturas Municipais da Cidade da Parahyba (1928) foi publicado por "A União", no mês de outubro desse ano, no expediente do prefeito Maurício de Medeiros.
6. Cf. Souza Barros. A Década 20 em Pernambuco, Rio de Janeiro, Gráfica Editora Acadêmica, 1972, passim.
7. Douglas Aparato Tenório. Capitalismo e Ferrovias, Edufal, Maceió, 1979, pp. 106-15.
8. Cf. Mozart Soriano Aderaldo. História Abreviada de Fortaleza, Imprensa Universitária da UCE, Fortaleza, 1974, pp. 52-3 e Raimundo Girão. Geografia Estética de Fortaleza, 2ª ed., Banco do Nordeste do Brasil, Fortaleza, 1979, pp. 249-50.
9. Cf. Mário Lacerda de Melo. Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba, Conselho Nacional de Geografia - Rio de Janeiro, 1958, pp. 309 e segs.
10. Cf. Aécio Aquino. Nordeste, Século XIX, mimeografado, João Pessoa, 1977, pp. 87-93, obra sob o mesmo título editada em 1981 pela Editora Universitária da UFPB.

11. Carta de Epitácio Pessoa a Camilo de Holanda in Na Política da Paraíba (2ª fase: 1912-1939), Edição revista e organizada pelo INL, Rio de Janeiro, 1962, pp. 334-5.
12. O papel das linhas de bonde na ampliação do espaço urbano de João Pessoa foi precisado por José Octávio no estudo Prevalência do Social em Ernani Sátiro e Benedito Maia, produzido para o "Correio das Artes" de 13/11/77, parcialmente montado sobre o livro de Benedito Maia, A Universidade do Ponto de Cem Réis, A União Cia. Editora, 1976, que enfoca jornalisticamente o assunto.
13. Wellington Aguiar. Louvação a Um Justo in "O Norte", de 4/3/79.
14. Comunicação apresentada pelo prof. Antonio Albino Canelas Rolim ao XI Simpósio Nacional dos Professores de História, João Pessoa, 24/7/81 e informação da professora Terezinha Pordeus, junho de 1980.
15. A intenção do Governo da Paraíba em transacionar a ETLF com a Bond and Share — faz-se presente ao noticiário de "A União" 1, 7, 12/3, 13/4, 21/8 e 19/8/29.
16. "A União", 12/12/28.
17. Sobre o Congresso Proletário da Parahyba veja-se o noticiário dos jornais "A União" e "O Liberal", no período 7 a 13/11/30.
18. José Octávio. Tensão Social e Revolução na Paraíba, mimeografado, Gráfica do Curso 2001, João Pessoa, 1976 pp. 17-24.
19. José Octávio. Dissidência, Protesto e Familismo nas Eleições da Paraíba em 1978, in As Eleições Nacionais de 1978, vol. II, Edições da Fundação Milton Campos, Brasília, 1979, p. 341.
20. Anuário Estatístico do Brasil, vol. 37, Fundação IBGE Rio de Janeiro, 1976, p. 67.

21. O Norte de 19/11/27 e "A União", 22/3/29.
22. Sobre a Guerra Tributária, que praticamente representou a pré-revolução de 30, na Paraíba, vejam-se as duas pastas peçadas de recortes de "A União" e "Jornal do Comércio", nos Arquivos do Pres. João Pessoa, IHGP.
23. Pronunciamento do Presidente João Pessoa, in "A União", 12/4/29.
24. Cf. Relatório do Banco da Parahyba in "O Norte", 5/11/27.