

# LÁ VEM O TREM! OS IMPACTOS URBANÍSTICOS E A MODERNIDADE ATRAVÉS DA FERROVIA NO ESTADO DA PARAÍBA NO INÍCIO DO SÉCULO XX

HERE COMES THE TRAIN! THE URBAN IMPACTS AND MODERNITY THROUGH THE RAILROAD IN THE STATE OF PARAÍBA IN THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

Ricardo Lira Silva<sup>1</sup>

## RESUMO

Na transição do século XIX para o XX, as cidades vivenciaram impactos urbanísticos que afetaram não só a paisagem urbana, mas os costumes e o cotidiano dos seus habitantes. Esses impactos atingiram desde os maiores e mais dinâmicos centros urbanos do mundo, como também pequenas províncias e vilarejos do território brasileiro. O transporte ferroviário foi um dos principais causadores desses impactos de novas conformações urbanas e o fio condutor de grandes tecnologias outrora inalcançáveis em determinadas regiões, como é o caso do interior paraibano brasileiro, onde ele deteve por muito tempo uma grande importância na dimensão econômica, social e política, desenvolvendo uma nova estrutura nas cidades, transformando significativamente a vida social, tanto nas cidades contempladas, quanto regiões adjacentes. O presente artigo faz parte da pesquisa de mestrado em andamento intitulada “Tá Ouvindo o trem? A Reapropriação do patrimônio ferroviário nas feiras da Paraíba: O caso de Itabaiana”, desenvolvida pelo aluno Ricardo Lira Silva na Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Seu objetivo principal é analisar a influência do transporte ferroviário no

---

<sup>1</sup> Arquiteto e urbanista. Mestrando PPGAU/UFPB.

desenvolvimento das cidades paraibanas após a sua implantação e como ele contribuiu para o desenvolvimento das cidades do interior do estado da Paraíba.

**Palavras-chave:** Cidades. Transporte ferroviário. desenvolvimento. Paraíba.

## **ABSTRACT**

In the transition from the 19th to the 20th century, cities experienced urban impacts that affected not only the urban landscape, but the customs and daily lives of their inhabitants. These impacts reached from the largest and most dynamic urban centers in the world, as well as small provinces and villages in the Brazilian territory. Rail transport was one of the main causes of these impacts of new urban conformations and the common thread of great technologies that were once unattainable in certain regions, such as the Brazilian interior of Paraíba, where it held great importance in the economic, social dimension for a long time. and politics, developing a new structure in the cities, significantly transforming social life, both in the contemplated cities and adjacent regions. This article is part of the master's research in progress entitled "Are you listening to the train? The Reappropriation of Railroad Heritage at Fairs in Paraíba: The Case of Itabaiana", developed by student Ricardo Lira Silva at the Federal University of Paraíba (UFPB). Its main objective is to analyze the influence of rail transport in the development of cities in Paraíba after its implementation and how it contributed to the development of cities in the interior of the state of Paraíba.

**Keywords:** Cities. Rail transport. development. Paraíba.



ISSN 2317-7217

REVISTA INTERCIENTIA | V.9 | N1 | MAIO-OUT/2022

## INTRODUÇÃO

Durante os séculos XVII e XIX, o mundo vivenciou grandes avanços nos processos de produção de mercadorias. Estes avanços foram considerados por Eric Hobsbawm, em seu livro “A era das revoluções”, de 1962, como o maior avanço desde invenções primitivas como o fogo: A Revolução Industrial. Esse avanço possibilitou a reprodução e multiplicação de atividades que até então eram realizadas de forma artesanal, transformando as relações de trabalho e os sistemas de produção, ocasionando não só o aumento da matéria produzida, mas também a necessidade de um meio de transporte para grandes quantidades de carvão do interior das minas até as fábricas. Ainda segundo Hobsbawm (1962), a solução foi utilizar carros que deslizavam sobre trilhos de ferro, utilizados para vencer grandes distâncias de forma mais lucrativa. O autor ainda destaca a importância da criação da estrada de ferro como um acontecimento inédito e enfatiza que:

O poder e a velocidade da era industrial a tudo transformava: a estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes, formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a grande muralha da China empalidecerem de provincialismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (HOBBSAWN, 1991).

No Brasil, segundo Souza Filho (1997), a expansão ferroviária ocorreu no fim do século XIX, e auxiliou na construção e ocupação dos grandes centros urbanos, atrelados à dinâmica dos espaços que foram inseridos, trazendo capital investidor estrangeiro para o país, assim como mão de obra qualificada em solo brasileiro: arquitetos e engenheiros, que traziam

consigo as influências culturais europeias na concepção dos edifícios institucionais nos processos de “modernização” das cidades. Além disso, havia um interesse na integração do territorial com a intenção de fortalecer o Estado Nacional. Segundo Lima (2003):

O transporte ferroviário nasceu na mesma década que o Império do Brasil e logo despertou o interesse do Estado em sua tarefa de construir a nação. Esta inovação técnica seria um meio de integrar o vasto território, fortalecer o poder central e a união imperial, divulgar códigos civilizados da Corte pelos sertões mais remotos, consolidar rotas de comunicação e comércio, estabelecer elos mais dinâmicos entre o interior e o litoral, além de fortalecer o controle estatal sobre um país de dimensões continentais. A partir de meados do século XIX, as questões do desenvolvimento socioeconômico e da modernização cultural tornaram-se temas principais das agendas políticas, nacionais e regionais. Importar tecnologia, queimando etapas nesse processo, parecia ser o motor do progresso (LIMA, 2003, p. 11-12).

## **NOVOS TEMPOS, NOVOS HÁBITOS**

Por aproximadamente três séculos, o Estado da Paraíba possuiu um território urbano limitado e com índice de crescimento territorial reduzido e em comparação com a sua formação colonial inicial. Tais características se deram pela sua dependência comercial com Pernambuco, na época, o principal polo comercial da região e pela ausência de comércio e troca de produtos com o mercado europeu. Esta conjuntura começou a ser alterada no fim do século XIX, com a implantação da primeira linha de transporte ferroviário da província de Paraíba (VILLAÇA, 2004).

Na Paraíba, a implantação do transporte ferroviário proporcionou grandes avanços tecnológicos e solucionou o escoamento de produtos do interior do estado até a área portuária na capital da província. Segundo Ramalho (1958), com a chegada do trem ferroviário, as cidades Paraibanas passaram por transformações urbanas no tecido da cidade, baseando-se nos princípios do movimento de higienização e salubridade pública para que a cidade adquirisse ares mais modernos. Dentre essas transformações estava a implementação de equipamentos urbanos e a criação de edifícios institucionais que seguiam estilos arquitetônicos neoclássico e eclético, encontrados em grandes capitais modernas, como o Rio de Janeiro e São Paulo. Ocorreram transformações também nos hábitos de consumo, com a expansão do comércio estrangeiro, tanto no varejo quanto no consumo individual, assim como no comércio atacadista e importador, gerando um maior fluxo de compradores diário nas ruas.

Na era imperial as ferrovias de São Paulo transportavam inicialmente 80% de carga, sendo esse o principal produto o café, seguido do algodão e animais de exportação. Os 20% restante era destinado ao transporte de passageiros. A maior parte dos equipamentos que compunham as ferrovias vinham da Inglaterra, juntamente com conhecimentos técnicos e influências arquitetônicas empregados nas estações ferroviárias (DELELLIS ET AL., 1999). Essas estações possuíam além do caráter utilitário, uma forte simbologia da modernidade. De acordo com Berman (2008), cada detalhe dessas edificações possuía um caráter monumental.

Segundo Paula (2003):

[...] em pouco tempo a estação ultrapassou seu papel estritamente utilitário, ligado ao transporte, e tornou-se espaço social de poderoso poder de atração por significar o novo

ligado ao sentido de desenvolvimento e porque as pessoas aí encontravam um local adequado as aspirações mundanas, ou de lazer, além de uma visualidade nova. William Turner, na tela “Chuva, vapor, velocidade”, fez a primeira representação em pintura de uma locomotiva, muito à sua maneira, imersa em vapores e brumas de delicadas gradações e cores. Os impressionistas muitas vezes se aproximaram deste assunto como pretexto para dar vazão ao gosto pelas atmosferas, pela realidade efêmera da luz, brumas de fumaça. As vanguardas históricas, principalmente os futuristas, enfocam as gares destacando sua principal função: lugar de trânsito, mundo das sensações dinâmicas e símbolo da modernidade (PAULA, 2003, p. 66).

Com a chegada da ferrovia, as cidades também sofreram diversas modificações em suas estruturas e para muitas delas esse foi um fator determinante para a valorização dos núcleos urbanos (GEIGER, 1963: 90). Este fator alterou a morfologia estrutural de cidades, beneficiando áreas portuárias e regiões próximas aos trilhos do trem. Isso acarretou também a decadência de cidades que se encontravam distante da linha férrea e que mantinham sua localização em grandes vales e próximas a rios. Esse fenômeno pôde ser notado em algumas cidades que perderam seu status de grandes centros e seu desenvolvimento econômico pela ausência da implantação dos trilhos de ferro. De acordo com Fernandes (2008):

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



produção que passou a coligir das cidades vizinhas e a enviar para a capital da Província da Parahyba do Norte, tornando-se um importante polo econômico, até então inexistente, e que viria a se consolidar no século seguinte, com outras cidades beneficiadas por uma estação de trem, a exemplo de Campina Grande (FERNANDES, p.106, 2008).

As regiões paraibanas favorecidas com o transporte ferroviário passaram a ter um comércio mais diversificado, com a possibilidade de produtos que até então não chegavam a elas. Além disso, o escoamento de mercadorias e pessoas auxiliou no fortalecimento das ligações comerciais e sociais. Por onde os trilhos passavam, influenciava na direção do crescimento das cidades e conseqüentemente no traçado da malha urbana da cidade. Aos poucos, o trem adentrou pelo interior da Paraíba, modificando o cotidiano de cidades como Itabaiana, Alagoa Grande, Ingá e Campina Grande. O trem se tornou um monumento emblemático capaz de anunciar as horas através do seu apito, quebrando a monotonia das pequenas cidades que atravessava com seus trilhos (BENÉVOLO, 1953).

## **A FERROVIA E A MODERNIDADE**

O transporte ferroviário fez parte do processo evolutivo das principais cidades paraibanas, sendo responsável por mudanças sociais, através da informação, agora diária e pela comercialização e troca de produtos de forma dinâmica, dando origem às feiras livres. Essas manifestações culturais nasceram através da troca de produtos em pequenas quantidades em áreas de grande fluxo de informações e rotas de interesse econômico. Segundo Almeida (1980), cidades como Itabaiana, com forte produção agrícola e comercialização de gado, tiveram seu comércio local impulsionado através das atividades comerciais



ferroviárias entre estados como Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte.

Segundo Fernandes (2008), a chegada da ferrovia acarretava na implementação de outras tecnologias como um posto telégrafo, que aumentava o alcance de influência econômica e social, detendo não só a notícia de forma mais rápida, mas informações diárias. Para entender melhor, podemos citar Aranha (2003):

O fato é que as estações de trem provocaram, na maioria das localidades, a intensificação da vida no sentido mais amplo do termo. É que elas tornaram-se, em cada localidade, espécies de portas abertas para o mundo. Com isto, novas atividades econômicas ou de serviços foram sendo incrementadas em torno delas, com a conseqüente emergência de novas artérias urbanas. Bares ou cafés, pensões ou hotéis, baixos meretrícios ou mesmo o surgimento de novos bairros, foram algumas das marcas urbanas resultantes da instalação desses espaços de sociabilidade (ARANHA, 2003, p.3).

Com base no exposto acima, é possível afirmar que a chegada do transporte ferroviário influenciou na dinâmica das cidades e proporcionou mudanças irreversíveis no cotidiano de seus habitantes. Essas mudanças tiveram o impacto de modificar hábitos simples, como a aceleração de criação de novos produtos e serviços, bem como na necessidade de consumi-los cada vez mais. A cidade concentra atividades de consumo e esse avanço do consumo dos bens produzidos transforma os hábitos de sua população. Podemos afirmar ainda que, esse ritmo frenético que foi criado nas cidades a partir da chegada do trem foi uma característica de novos tempos em que a expansão capitalista e a acessão da burguesia industrial passaram a ditar as regras e os novos códigos de vivência nos centros urbanos.



Segundo Silva Filho (2005),

A cidade é território do desejo, da pulsação humana, da utopia, lugar onde se constroem as identidades; lugar da elaboração das formas de consciência, lugar da razão nos planejamentos e intervenções técnicas; da irracionalidade da multidão explosiva; cenário da modernidade; território do sagrado e do profano, lugar onde estão os sujeitos históricos, os atores sociais. (SILVA FILHO, 2005, p. 81).

Essa aceleração pôde ser notada também na dinamização do comércio de comunicações, no âmbito das notícias e correspondências. Os jornais impressos, que antes demoravam cerca de dez dias para chegar nas cidades, agora chegavam em questões de horas trazendo notícias da capital do estado, do país e do mundo. As comunicações postais também se tornaram mais eficientes com o advento da ferrovia, através das agências dos correios e telégrafos.

(...) a dobradinha estrada de ferro-correios, ou estrada de ferro-imprensa, provoca um enorme impacto no cotidiano das pequenas comunidades. Se as capitais de Província contam, ainda, no Império, não só com jornais diários, mas com jornais diários aparelhados com serviços telegráficos, através do qual pode-se acompanhar, no dia-a-dia, o que vai pelo Brasil e pelo mundo, a realidade é bem diferente pela vastidão do interior. Aqui esse acompanhamento só é possível até onde chega o trem de ferro. (ARANHA, 2005, p. 96).

Ainda segundo Aranha (2006), a chegada de tecnologias como o telefone e o telégrafo está atrelada ao trem, em decorrência da facilidade que o caminho dos trilhos proporcionava para a instalação de cabos seguindo seu curso. O telégrafo representou um grande avanço



nas comunicações de longa distância e conseguiu, juntamente com o trem a vapor, romper barreiras até então inimagináveis.

Outro grande avanço refere-se a iluminação artificial. O impacto causado nas cidades com a chegada dessa invenção é sentido até os dias atuais. A história da luz elétrica está ligada a necessidade de aumento da carga trabalhista e prolongamento no ritmo das atividades diárias. Não somente, a iluminação está relacionada a questões de segurança e a necessidade de uma via noturna nas cidades: “A ideia de luz artificial moderna, com destaque para o gás num primeiro momento, assume tanto mais importância quanto mais se torna visível que escuridão e vida metropolitana são incompatíveis”. Nas primeiras décadas do século XX, a iluminação era vista não só como um equipamento necessário, mas também como algo sedutor e traria embelezamento as praças e vias públicas das cidades. Assim, a utilização da luz elétrica podia ser vista não só como algo necessário, algo decorativo para abrilhantar praças públicas, monumentos, , casas de espetáculos, mas também, estações ferroviárias e edifícios públicos. Na Paraíba, a iluminação artificial ganhou força a partir de 1920, mudando de lampiões de querosene para a luz eletrificada (ARANHA, 2006, p. 122).

Tais modernidades como o telégrafo, luz elétrica, melhoramento de vias públicas e elementos característicos que simbolizavam a modernidade, como o cinema, o futebol ou até mesmo o automóvel, eram bastante celebradas pelos habitantes das cidades, que ansiavam por melhorias. Sendo muitos desses costumes usufruídos pela minoria mais abastada que podiam pagar para ter acesso a esses equipamentos. De acordo com Mariano (2010), esses ideais modernistas coincidem com o auge da cultura do café, algodão, ao qual as cidades se destacavam não somente, pelas transações comerciais, à época um dos maiores produtores do Brasil, mas também com os vizinhos Rio Grande do Norte e



Pernambuco. A importância de dar essa ênfase ao algodão produzido na cidade, de acordo com Mariano, é porque foram justamente os recursos advindos da produção e do comércio do produto que possibilitaram os investimentos necessários à introdução de melhorias e aquisição dos equipamentos considerados símbolos da modernidade e do progresso (MARIANO, 1999, p. 61).

## **FERROVIA E MEMÓRIA**

Para muitos que vivenciaram esse período, as estações ferroviárias influenciaram na construção da memória coletiva de diversas formas, seja na noção das horas através do relógio fixado na estação ferroviária, ou no apito ensurdecido do trem de partida ou de chegada.

Podemos citar Melo e Rodrigues (1997), sobre o processo de urbanização das cidades paraibanas estarem diretamente ligado a oferta de serviços, atividade comercial e religião. O aumento populacional se tornou ainda mais evidente com a melhoria dos meios de transporte, comunicação e urbanísticos, como a implantação de infraestrutura urbana, serviços de iluminação pública, água, saneamento e cultural através de jornais, bibliotecas e teatros. Surgiram também as transformações no traçado da cidade, com a adição de praças e locais de socialização. O estilo de vida urbano na Paraíba se caracterizou a partir desse período nas cidades onde a elite urbana comandava a política local. O tempo passou a ser regido pelo apito do trem, alterando a ordem local.

Para Halbwachs (2013), a lembrança necessita de uma comunidade afetiva, cuja construção se dá mediante o convívio social que os indivíduos estabelecem com outras pessoas ou grupos sociais, a lembrança individual é então baseada nas lembranças dos grupos nos quais esses indivíduos estiveram inseridos. Diante disso, a constituição da

memória de um indivíduo resulta da combinação das memórias dos diferentes grupos dos quais está inserido e conseqüentemente é influenciado por eles, como o momento de despedida ou de chegada de um ente querido na estação ferroviária, caminhar pelos trilhos até a feira com seus pais ou até a própria viagem a bordo do trem. Nessa ótica, o indivíduo participa de dois tipos de memória, a individual e a coletiva.

Ainda segundo Halbwachs (2013), a comunidade é responsável por moldar o lugar onde ela está inserida, através da relação entre memória e espaço, tornando-a sua imagem. Isso vale também para acontecimentos históricos ligados as transformações ocorridas no mesmo espaço. A partir dessa inserção, o espaço se adapta a materialidade do lugar que resiste a sua "influência". Dessa forma, podemos entender que a chegada das estações ferroviárias às cidades determinou um acontecimento histórico, capaz de transformar não só a memória coletiva local, mas o espaço ao qual ele foi inserido; seus fatos históricos e suas lembranças fazem parte da construção dos indivíduos e nos permite compreender que o processo de rememoração não depende apenas do que o indivíduo lembra, mas que suas memórias são partes da memória do grupo a qual pertence. A apropriação e a resignificação traduzem a continuidade do processo de moldar o espaço de acordo com a comunidade, o tornando sua imagem.

Contudo, faz-se importante também compreender a concepção do transporte ferroviário no Brasil ligada ao desenvolvimento de um pensamento repleto de ideais progressistas e de modernidade. Por tanto, as estradas de ferro, o trem a vapor barulhento e a rapidez eram compreendidos como algo novo, a tão esperada mudança. De acordo com Maia (2009), no decorrer da história do transporte ferroviário um período marcante em que o determinamos como o período áureo em que o trem foi amplamente difundido. Talvez entre as décadas de trinta



e quarenta. Ainda que, mesmo que na sua implantação tenhamos desfrutado de tantas representações de progressos urbanos e na civilização, pouco se explorou do potencial desse transporte tão necessário.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

É conclusivo que a história ferroviária do Brasil trouxe uma ideia de progresso e modernidade que se sustentou por pouco menos que um século. O transporte ferroviário brasileiro se desenvolveu e possuiu seu auge na década de vinte e após esse período ocorreu o declínio de investimentos de equipamentos e manutenção do maquinário, perdurando até os anos sessenta, quando o seu fim foi decretado.

De acordo com Le Goff (2004), "o moderno tende, antes de mais nada, negar-se e a se destruir". Portanto, os símbolos, representações da modernidade, necessitam se renovados para que a modernidade cumpra seu papel de renovação permanente. Ou ainda segundo Berman (2008), de sua destruição criadora. Por fim, tendo os símbolos da modernidade representados por novos e outros símbolos que se contrapuseram ao transporte ferroviário, o transporte ferroviário se viu, progressivamente, deteriorando, desassistido, abandonada e sucateada, até transformar-se em história e sucata.

## **Referências**

ALMEIDA, José Américo de. **A Paraíba e seus problemas**. João Pessoa: FCJA, 1980.

ARANHA, Gervácio Batista. A seca como "mote" para as reivindicações ferroviárias teatralização política e produção imaginária de um Norte

“sofrido”. **Trem e imaginário na Paraíba e região**: Tramas político-econômicas (1880 –1925). Campina Grande: EDUFPG, 2006, p.89-130. ARANHA, Gervácio Batista. **Seduções do Moderno na Paraíba do Norte: Trem de Ferro, Luz Elétrica e Outras Conquistas Materiais e Simbólicas (1880-1925)**. In O, Alarcon Agra do. ET AL. **A Paraíba no Império e na República**: estudos de história social e cultural. João Pessoa: Idéia, 2003, p. 79- 129.

BENÉVOLO, A. (1953). **Introdução à história ferroviária no Brasil**: Estudo social, político e histórico. Folha da Manhã.

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

DELELLIS, Rosana et AL. (1999) **A era do trem**. Lu Fernandes & Nastari Editores, 1º edição. São Paulo, Brasil.

FERNANDES, Ocione Nascimento. **A produção e a comercialização de mercadorias no Brejo da Paraíba do Norte (1793- 1883)**. 2008. 117 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) –Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2008.

GEIGER, Pedro Pinchas (1963). **Evolução da rede urbana brasileira**. Coleção O Brasil Urbana, 1. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ Ministério da Educação e Cultura.

GUEDES, Kaline Abrantes. **O ouro branco abre caminhos**: O algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Paraíba (1850-1924). 2006. 165f. Dissertação (Mestrado Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal do Rio Grande do Norte - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Natal. 2006.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. Tradução de Beatriz Sidou. 2ª ed. São Paulo: Ed. Centauro, 2013.

HOBBSAWN, Eric J. **A era das revoluções**: Europa 1789 -1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

HOBBSAWN, Eric J. **A Revolução Industrial**. In: A Era das Revoluções: Europa 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 43-69.

LE GOFF, Jacques. **Enciclopédia Einaudi**. Rio de Janeiro: imprensa nacional. Casa da moeda, 2004. v. 1: Memória / História.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso, memória da ferrovia Oeste de Minas**: entre o sertão e a civilização, 1880-1930. Dissertação de Mestrado. UFMG. 2003.

MAIA, Andréa Casa Nova Maia. **Encontro e Despedida**: história de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MAIA, D.S; SÁ, N. L. A.R. **Luzes, Postes e Trilhos**: Equipamentos Modernos que Transformaram a Morfologia e a Vida Cotidiana da Cidade da Parahyba (Brasil) nos Primórdios do século XX. Simpósio Internacional. Páginas 32. Barcelona, 2012.

MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro. **Signos em confronto**: O Arcaico e o Moderno na Princesa (PB) dos anos vinte. 1999. 130 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós – Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1999.

MELO, José Otávio de Arruda Melo. **História da Paraíba**: Lutas, 2000.  
OCIONE, Do Nascimento Fernandes. A produção e comercialização de mercadorias no brejo da Parahyba do Norte (1793 – 1883).

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha**: Extinção dos Ramais da E.F Leopoldina 1955 -1964. Niterói: Doutorado em História, UFF, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de. **154 Anos de Ferrovias no Brasil**: Para onde caminha esse trem? História Revista, Goiânia, v.13, n.1, p. 45-69, jan./jun. 2003.

RAMALHO, José. **Pequenas Achêgas para a crônica da cidade**. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba. N.º 13. 1958.

RODRIGUES, Leôncio Martins. **Partidos, ideologia e composição social**. 2000.

SILVA FILHO, Osmar Luiz da. Quando o historiador encontra a cidade. In: FORTUNATO, Maria Lucinete; OLIVEIRA, Francisca Bezerra de (orgs.). **Ensaio**: abordagens teórico-metodológicas em pesquisa. Campina Grande: EDUFPG, 2005, p. 78-100.

SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de. **Bens Culturais e proteção jurídica**. Porto Alegre: unidade editorial de Porto Alegre, 1997.

VILLAÇA, Flavio. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. Processo de Urbanização no Brasil, São Paulo: EdUSP, 2004.

INTER SCIENTIA

ISSN 2317-7217

REVISTA INTERCIENTIA | V.9 | N1 | MAIO-OUT/2022