

DOI: <http://dx.doi.org/10.18817/ot.v17i30.796>

MEDIDAS MODERNIZADORAS NO RECIFE DO SÉCULO XIX: ordenamento, progresso e civilidade¹

MODERNIZING MEASURES IN THE NINETEENTH CENTURY RECIFE: Order, progress and civility

MEDIDAS DE MODERNIZACIÓN EN RECIFE DEL SIGLO XIX: ordenación, progreso y civilidad

JOSÉ LINS DUARTE

Doutorando em História - UFPI - Teresina - PI - Brasil
Professor da Universidade Federal do Piauí (UFPI – CSHNB)
Picos – PI, Brasil.
jlinsduarte@ufpi.edu.br

Resumo: O presente artigo objetiva analisar os desdobramentos do Recife no século XIX, mediante a necessidade de implementar melhorias urbanas que envolvessem os aparatos das tecnologias em curso e as medidas de higienização, a fim de atender às carências de uma urbe que se encontrava tencionada pelo adensamento populacional. Além disso, visa avaliar determinadas observações emitidas por estrangeiros e cidadãos, quanto às impressões do espaço urbano e à interação com a população. Igualmente, considerar aspectos que levaram, em certo momento, haver maior aproximação entre parcela da sociedade e governo, motivados pela ideia de progresso.

Palavras-chave: Urbe. Espaço Urbano. Progresso. Higienização.

Abstract: This article aims to analyze the unfolding of Recife in the 19th century, through the precision of implementing urban improvements involving the apparatuses of current technologies and hygiene measures, in order to meet the needs of an urban area that was intended by the population density. Besides that, we aim to evaluate certain observations issued by foreigners and city dwellers regarding the impressions of the urban space and the interaction with the population. Likewise, we consider aspects that led, at a certain moment, to a closer relationship between part of society and the government, motivated by the idea of progress.

Keywords: Urbe. Urban space. Progress. Sanitation.

Resumen: Este artículo tiene como objetivo analizar el desarrollo de Recife en el siglo XIX, a través de la necesidad de implementación de mejoras urbanas que involucran los aparatos de las tecnologías del momento y las medidas de higiene, a fin de satisfacer las carencias de un área urbana que estaba destinada a la densidad de población. Además, propone analizar ciertas observaciones emitidas por extranjeros y habitantes de ciudades, con respecto a las impresiones del espacio urbano y a la interacción con la población. Del mismo modo, considerar aspectos que condujeron, en un momento, a una aproximación más estrecha entre parte de la sociedad y el gobierno, motivados por la idea de progreso.

Palabras clave: Urbe. Espacio urbano. Progreso. Higiene.

¹ Artigo submetido à avaliação em janeiro de 2020 e aprovado para publicação em junho de 2020.

Introdução

O século XIX eclodiu como um período de profundas mudanças, concernentes a certos campos de atuações. Dentre eles, o das melhorias técnicas impulsionadas pelas artes mecânicas em franco desenvolvimento, que tinham como fonte propagadora a Europa Ocidental. Como consequência, foi introduzida uma variedade de produtos resultantes do processo de industrialização, os quais ganhavam espaço em diversas partes do mundo.

Diante das circunstâncias, o Recife começava a perceber uma certa decaída relacionada ao capitalismo comercial e uma maior participação do capitalismo industrial no mundo dos negócios². Dessa maneira, demonstrava reconhecer a tendência de um novo direcionamento da economia, com uma ampliação da participação estrangeira no mercado brasileiro.

Os avanços também incluíam, de forma menos acentuada, questões além daquelas voltadas apenas aos valores econômicos, inseriam questões sociais e culturais. Dentre elas, demandas que envolviam melhorias urbanas, as quais impactavam na qualidade de vida da população. Esses entendimentos chegavam ao Brasil, de maneira a enfatizar os benefícios por eles produzidos, denotando aspectos de progresso e civilidade. A partir dessas considerações, surgiam certos dilemas como, por exemplo: quando e de que maneira o país iria se inserir nessas conquistas.

Havia por parte da sociedade, especificamente das elites, a obsessão em querer enveredar pelas vias da modernização. Contudo, era preciso atentar para as particularidades de cada província, para os motivos favoráveis e contrários, os quais iriam definir o momento possível da participação, focando em estabelecer as melhorias públicas, que eram bastante discutidas e propagadas.

Destarte, torna-se necessário avaliar esses acontecimentos a partir da chegada da família real ao Brasil, em 1808, pois trata-se de um marco fundamental em todo o processo. Esse ocorrido passou a atuar como elemento instigador, o qual deu consistência a essas ponderações, em decorrência da abertura do país às nações aliadas. Com isso, proporcionou-se maior celeridade decorrente da maior circulação de informações sobre o que estava acontecendo em outros países, isso, por conta de um maior intercâmbio com estrangeiros.

Para melhor compreensão do assunto, os encaminhamentos das análises serão conduzidos de forma equilibrada, tomando como base os escritos de autores locais e estrangeiros. Nessa perspectiva, iremos nos deparar com alguns questionamentos e reflexões

² PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 124.

pertinentes aos padrões de uma determinada época. Igualmente, serão apresentados variados fatores que ocorreram e fizeram parte do Recife provincial, nos quais se buscará contemplar as estruturas operacionais de uma urbe nortista e as conseqüentes repercussões no campo material e suas interações com a sociedade.

No decorrer das observações, verificaremos as movimentações e os embates que impulsionaram parte da população recifense, com destaque para as elites, a se mobilizar, organizar, planejar, elaborar e convencer os governantes a programarem e implementarem determinados benefícios na urbe. Assim, atenderiam as necessidades de se inserir no grupo dos civilizados, tomando como orientação o padrão europeu.

Nesse direcionamento, serão oportunizadas “leituras” dos agentes sociais que compuseram a sociedade da época. Dessa maneira, serão oferecidos alguns detalhamentos das suas vivências e intervenções em uma cidade em transformação. Assim, permite-se incluir algumas averiguações sobre formas, tratamento e participação dos grupos sociais menos privilegiados, em detrimento de uma conjuntura política, econômica e social do período.

Serão considerados variados elementos que representavam os ideais de modernização e progresso e suas implicações, que envolviam além de melhorias estruturais e técnicas. Despertavam interligações em esferas que em parte se diferiam, mas que, no entanto, estavam correlacionadas por questões de vivência, as quais abarcavam infraestrutura, tecnologia e saúde.

Enfim, serão abordados consideráveis aspectos da cidade portuária, que era vista como uma localidade movimentada e próspera. Entretanto, apresentava distintos problemas que lhe eram pertinentes. Essas questões não passavam despercebidas, sendo mostradas, por vezes, em seus pormenores. Desse modo, uma parcela dos cidadãos expressava seus descontentamentos com a precariedade de algumas estruturas e serviços³. Todavia, as impressões locais de descontentamento, em diversos momentos, encontravam conformidade com algumas críticas de visitantes estrangeiros⁴.

Impressões sobre a cidade marítima

³ ZANCHETI, Silvio Mendes. *O Estado e a cidade do Recife (1836-1889)*. 1989. 396 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989. p. 239.

⁴ DARWIN, Charles. A muralha de Pedra. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (org.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992. p. 165.

Da atividade portuária surgiu a freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, o Recife, e sua propagação seguiu os caminhos entre o embarcadouro e as áreas produtoras de açúcar na região Oeste. Posteriormente, vários dos engenhos localizados nessas zonas, transformaram-se em povoados e mais tarde em bairros⁵. Dirigindo-se para o Norte, a localidade marítima estava ligada a Olinda, primeira capital pernambucana, por um istmo de areia, que com a maré baixa era comumente atravessado pé.

Destarte, Pernambuco, no início do século XIX, estabelecia-se como centro financeiro e comercial da região Norte brasileira. Nesse momento, detinha grande importância no país, uma vez que o seu potencial agroexportador conferia-lhe o primeiro lugar na exportação de açúcar e o segundo no algodão⁶. Dessa maneira, constituiu-se uma referência em termos de participação no mercado internacional.

Diante desse cenário, o Recife tendia para um contínuo crescimento, impelido pelo seu ativo movimento portuário, incremento mercantil, surgimento de indústrias e manufaturas. Essa situação contribuía para a diversificação de emprego e atividades, atraindo mais pessoas para a urbe e indicando um propenso assentamento habitacional nos arrabaldes.

Tais direcionamentos, juntamente com as alterações urbanísticas, norteavam o seu desenvolvimento. As pontes já existentes facilitavam as travessias dos rios. Do mesmo modo, novas ruas, novos aterros, novos prédios concorreram para mudar a rotina das áreas centrais da cidade e dos seus moradores, como também para acelerar o processo de adensamento populacional⁷.

As ruas de outrora, espaços onde predominavam negros, mascates e moleques, aristocratizavam-se, passavam a descrever novas diretrizes⁸. A simples condição de escoadouro das águas e, em alguns casos, até de dejetos, começava a ser combatida por atitudes municipais, na intenção de reduzir os descasos de particulares e estabelecer os direitos desses ambientes públicos⁹. Essa era uma área também utilizada por pessoas de grupos sociais distintos, normalmente bem trajadas, que se sentiam incomodadas com o mau cheiro e com a possibilidade de enlamear e, até, de acontecer coisa pior aos seus calçados e as suas vestes.

⁵ CARVALHO, Marcus. J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo (1822-1850)*. Recife: EDUFPE, 1998. p. 23.

⁶ ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem no nordeste*. São Paulo: Atlas, 1986. p. 82.

⁷ SETTE, Mario. *Arruar: história pitoresca do Recife antigo*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978. p. 105.

⁸ FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos*. Rio de Janeiro: Record, 2000. p. 51.

⁹ *Ibid.*, p. 13.

Além disso, o crescimento desordenado das freguesias centrais, principalmente a marítima, promoveu a formação irregular das ruas, seguindo percursos sinuosos e sem largura constante, essa situação começava a causar transtornos de circulação. As construções feriam novos padrões “estéticos” e funcionais que eram negligenciados pelas elites da época. Em meio a essa conjuntura, uma parcela dos homens de negócios passou a observar a cidade como carente de melhorias rumo à civilidade.

Notadamente, o Brasil nesse período passou a vivenciar amplas alterações econômicas, políticas, sociais e culturais. Tendo como um dos pontos de referência, a chegada em solo brasileiro de D. João em janeiro de 1808, foragido de Portugal, devido à invasão francesa. Ainda na Bahia, assinou o decreto que abriu os portos da colônia a todas as nações amigas, facilitando a relação mercantil mundial independente¹⁰. Essa medida também estimulou a entrada de estrangeiros na colônia portuguesa.

Com a abertura do país às nações aliadas e a consequente ampliação do comércio exterior, ocorreram maiores contatos com grupos de fora do território brasileiro. Assim sendo, alguns dos que desembarcaram em Pernambuco a partir dessa época, constituídos em composições culturais diferentes, revelavam certas “estranhezas” proporcionadas por diferentes aspectos encontrados na província.

Todavia, por meio dos escritos de determinados viajantes estrangeiros que aportaram no Recife nesse decurso, é possível observar que, apesar de chegarem em épocas diferentes, há convergências em vários de seus relatos. Essas narrativas abrem espaço no intuito de se atentar para algumas vertentes políticas, econômicas, sociais e culturais. Além disso, é possível verificar certos problemas por eles apontados, como a considerável lentidão no ritmo de “progresso” e a necessidade crescente de melhorias urbanísticas.

Em terra, algumas das suas primeiras impressões, quanto aos habitantes, referiam-se à presença de muita gente “de cor” nas ruas passando de um lado para o outro. Eram diversos escravos carregadores de fardos e vendedeiras mal vestidas, circulando e entoando cantos contínuos e monótonos. Estas últimas apresentavam suas mercadorias com variada oferta de frutas, que se destacavam pela sua diversidade de cores e sabores, as quais foram bem recebidas pelos visitantes.

O inglês Henry Koster, que chegou ao Recife em 1809, surpreendeu-se com a considerável presença de pessoas de boa aparência que se encontravam no cais e, tendo elas deixado a formalidade, promoveram certo rebuliço no momento em que desceu o malote de

¹⁰ PRADO JÚNIOR, op. cit., p. 127.

correspondência oriundo da Europa¹¹. Daí, observou haver forte desejo de informação de parentes ou amigos presentes no exterior, revelando certa ligação de parcela da população da província e da região com o Ocidente.

Outro aspecto apontado foi quanto à ausência de mulheres brancas nas ruas, inclusive das mulatas de classe média. Elas, quando ocasionalmente deixavam os lares, o faziam para ir à missa ou realizar passeios à tarde, a pé ou em palanquim e acompanhadas da família¹². O francês, Louis François de Tollenare, observou que aquelas de camada social mais simples, eram vistas ao fundo das casas, no seu interior, deitadas em esteiras, ou acocoradas; há ressalvas para algumas poucas que foram notadas fazendo renda¹³.

A população masculina recifense era composta por brancos europeus e brasileiros, mulatos, negros libertos e negros escravos. A maioria dos habitantes era livre e se dedicavam à atividade comercial. O estadunidense Daniel Kidder, após 1837, quantificou a presença estrangeira na província como contendo, 160 franceses, 125 ingleses, 300 alemães e cerca de 12 norte-americanos¹⁴.

Sobre a presença de sertanejos na área urbana, a inglesa Maria Graham teve a oportunidade de observar uma família na cidade e não hesitou em caracterizá-la. Tomou os homens como rudes e ativos, em sua maioria agricultores e trajados de forma diferente. Descreveu as roupas bem justas ao corpo, compostas de couro, e o uso de um pequeno chapéu redondo. Também haviam roupas de algodão e linho¹⁵.

Tollenare estava presente quando indígenas, um grupo de cerca de 100 índios, de forma solidária, apresentaram-se ao comando da Coroa portuguesa dispostos a lutar em favor da causa, quando os realistas retomaram a cidade, na Revolução de 1817. Logo, associou aquele posicionamento como uma dedicação dos nativos ao rei, tendo em vista que haviam recebido terras para se estabelecerem no interior¹⁶.

A escravidão também mereceu considerações diante do olhar estrangeiro, sendo notadamente repudiada, em princípio, pelo impacto com a situação de ver seres humanos submetidos à servidão. Outra repulsa deu-se quanto ao tratamento dispensado aos africanos,

¹¹ KOSTER, Henry. *Viagens ao nordeste do Brasil*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978. p. 28.

¹² KOSTER, op. cit., p. 31.

¹³ TOLLENARE, L. F. *Notas dominicais*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978. p. 32.

¹⁴ KIDDER, Daniel Parrish. Onde a imaginação não conhece limites. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (org.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992. p. 150.

¹⁵ GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed.USP, 1990. p. 135.

¹⁶ TOLLENARE, op. cit., p. 175.

em que um dos viajantes comenta ter visto grupos de negros de todas as idades e sexos, maltrapilhos, exibidos como mercadorias à venda nas ruas em frente aos armazéns¹⁷.

Ao chegar no Recife, eram remanejados aos depósitos, onde passavam por uma triagem, cumpriam quarentena e recebiam assistência médica. Essa tarefa certamente não era executada a rigor, uma vez que muitos eram colocados à venda apresentando doenças e feridas expostas. Eles eram diariamente submetidos a um banho de mar e à noite eram trancafiados em armazéns, não por medo de que fugissem, pois estavam em um lugar completamente estranho, mas pelo receio de que fossem furtados¹⁸.

O aspecto geral não apresenta nem prantos, nem gritos, nem desespero; entretanto o estrangeiro que acaba de desembarcar não pode se furtar a um sentimento penoso, que lhe causa em primeiro lugar a vista da escravidão, em segundo lugar o cheiro desagradável que se desprende dessa população de cativos¹⁹.

A aversão ao regime servil foi pauta constante nos escritos dos estrangeiros. Em uma das ocasiões, Tollenare dirigiu críticas aos religiosos por possuírem escravos, questionando como entender cristãos escravizando humanos²⁰. Em duas oportunidades, Maria Graham demonstrou extrema repugnância por estar pela primeira vez em um país escravocrata e pela condição em que viu negros doentes, com feridas à mostra, deitados nas ruas entre animais imundos. Nesse contexto, destacou certa circunstância em que, ao retornar de Olinda pelo areal, deparou-se com um cão arrastando o braço de um cadáver de negro²¹. Outro a se expressar de forma contundente foi o inglês Charles Darwin. Ele explicitou seu desgosto pelo Brasil, que seria um país desprezível por manter a escravidão²².

Nesse ínterim, alguns viajantes quantificaram a população da cidade, embora não houvesse precisão nos dados fornecidos, uma vez que uns consideraram a soma dos habitantes de Recife e Olinda, e outros não. Mesmo assim, essas informações nos proporcionam uma considerável ideia do quantitativo populacional do período.

Tabela 1: Estimativa da população do Recife pelos viajantes

VIAJANTE	ANO	Nº DE HABITANTES
HENRY KOSTER	1809	25.000
JAMES HENDERSON	1819	65.000
MARIA GRAHAM	1821	70.000

¹⁷ Ibid., p. 27.

¹⁸ TOLLENARE, op. cit., p. 109.

¹⁹ Ibid., p. 21.

²⁰ Ibid., p. 28.

²¹ GRAHAM, op. cit., p. 130.

²² DARWIN, op. cit., p. 166.

DANIEL P. KIDDER

1837

60.000

 Fonte: KOSTER, 1978, p. 32; HENDERSON²³, 1992, p. 118; GRAHAM, 1992, p. 141.; KIDDER, 1992, p. 150.

Sobre a urbe, enfatizaram inicialmente a freguesia de São Frei Pedro Gonçalves (Recife), a qual constituía a mais relevante localidade pernambucana, pois nela se acumulava a maior concentração populacional, o comércio atacadista e o porto, o mais movimentado do Norte brasileiro. Isto em decorrência das principais mercadorias produzidas na região embarcaram por ele, além de desembarcar diversos produtos oriundos do comércio ultramarino.

Nesse arraial estavam quatro fortalezas, o Arsenal da Marinha, o Convento da Madre de Deus, a Igreja do Corpo Santo e um reconhecido sortimento de mercadorias originárias da Inglaterra e da Índia. Era uma área tanto residencial quanto comercial. A ocupação do seu espaço físico norteou a implantação de uma arquitetura verticalizada, predominando casarões com janelas e sacadas, estreitos e altos, com até quatro andares²⁴. As ruas eram sujas e estreitas, porém calçadas, à exceção de uma²⁵.

Mesmo diante de tal colocação, o alemão Rugendas expôs que “[...] o aspecto exterior da cidade é de maior ordem e mais agradável que o da maioria das cidades marítimas do Brasil [...]”²⁶. Esses locais eram palco das idas e vindas tanto de escravos, como de homens livres. Os negociantes se utilizavam desses espaços expondo seus trajes “à moda europeia”, expressando parecer de posses.

Quanto a Santo Antônio, apresentava-se mais organizada. Tinha várias igrejas bonitas e conventos, a maioria dos prédios possuíam um pavimento, as ruas eram largas e mais limpas, embora não calçadas e ostentava a condição de centro administrativo da Província. Era nessa freguesia que se encontrava a prisão, uma pequena sala de espetáculo, o prédio do erário e o palácio do governador. Seu comércio era bem diversificado; contudo, diferentemente do bairro marítimo, dedicava-se ao ramo varejista. A sua população era composta principalmente por brancos, mulatos e negros livres, sendo visto como o mais elegante e o mais frequentado pela alta classe social²⁷.

Para alcançar a povoação da Boa Vista, atravessava-se uma ponte que possuía o mesmo nome, feita totalmente de madeira, tida como a principal artéria de ligação com o

²³ HENDERSON, James. Sob a sombra dos coqueiros. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (org.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992. p. 105.

²⁴ GRAHAM, op. cit., p. 140.

²⁵ TOLLENARE, op. cit., p. 20.

²⁶ RUGENDAS, J. M. Duas cidades distintas. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas (org.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992. p. 146.

²⁷ TOLLENARE, op. cit., p. 22.

continente, por onde escoava toda a mercadoria vinda do sertão. Era também utilizada para passeio durante à tardinha e à noite como ponto de reunião dos homens e das belas mulatas. Novamente não se via ali as senhoras da alta sociedade²⁸. As suas construções eram compostas por algumas belas e grandes casas, mais conhecidas como sítios, nelas residiam pessoas mais abastadas financeiramente, mas que não pertenciam ao setor do comércio. As vias e passadiços eram mais largos, mas não calçados.

Estando no continente e partindo em direção ao campo, encontravam-se pequenas casas de um pavimento, reduto de mulatos e negros livres. Seguindo caminho rumo a margem esquerda do Capibaribe, percebia-se grande dificuldade de acesso, o terreno arenoso e comumente em estado de abandono e mal conservado²⁹.

Enfim, os primeiros viajantes estrangeiros que aportaram no Recife encontraram uma urbe carente de serviços públicos, com destaque aos serviços de água, luz, saneamento e transportes. Mesmo nessa condição, era tido como um lugar de reconhecidas belezas naturais, clima agradável, próspero e constituía o mais importante centro de abastecimento regional. “Pernambuco, alusivamente à sua importância política e com referência ao Governo Português, goza o terceiro lugar entre as províncias do Brasil, mas, no ponto de vista comercial e em relação à Grã-Bretanha, creio não enganar-me dando-o em primeiro plano”³⁰.

O limiar das melhorias urbanas

As apropriadas observações estrangeiras encontravam consonância também a nível local, pois havia entendimentos por parte dos gestores públicos quanto a carências de diversas ordens na cidade. No entanto, as condições da época impunham alguns empecilhos financeiros, materiais e técnicos. Mesmo contando com um setor instituído para promover as melhoras cabíveis, encontravam-se dificuldades nos planejamentos e execuções de determinadas atividades.

Procurando dar os devidos encaminhamentos cabíveis, foi organizada em 1822 a Repartição de Obras Públicas, sob a direção da Junta do Governo Provisório, a qual não se consolidou e deixou escassos materiais sobre suas propostas e atuações³¹. Esses trabalhos tomaram verdadeiro impulso a partir de 1836, constituindo um organismo relevante na

²⁸ Ibid., p. 23.

²⁹ KIDDER, op. cit., p. 155.

³⁰ KOSTER, op. cit., p. 33.

³¹ ARRAIS, Isabel C. *Teatro Santa Isabel: Biografia de uma casa de espetáculos*. 1995. 167 f. Dissertação. (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1995. p. 22.

administração provincial. Mesmo assim, as realizações eram poucas. Apesar de terem sido levantadas várias das necessidades de obras públicas, não foi tomado cuidado em elaborar um programa de ações.

Uma das questões de conflito se referia às áreas de atuações; pois, o regimento determinava que as execuções dos trabalhos poderiam ser realizadas tanto pelo setor público quanto pelo privado. No entanto, as atividades seriam preferencialmente praticadas pela esfera particular. Outro problema existente se concentrava na ausência de profissionais especializados para conduzirem os projetos. Diante desse impasse, efetuaram-se algumas tentativas buscando conseguir esse corpo técnico, tanto internamente quanto noutras regiões do país³².

Notadamente, nesse contexto, somente conseguiu-se tomar um novo rumo organizacional e de realizações a partir de 1837. Isso porque o Recife oitocentista, que vivenciou momentos de turbulências políticas, voltou-se para outros posicionamentos, uma vez que a questão da ocupação espacial e da concepção de modernização começavam a se fazer mais presentes e a despertar maior atenção no cenário citadino.

Esse novo entendimento sobre a precisão de implementar melhorias deveu-se a administração provincial conferida a Francisco do Rego Barros, que ocupou a presidência da Província pernambucana, de 1837 a 1844. Nesse período introduziu maior dinamismo material e social à urbe, promovendo obras públicas e planos estruturais, que foram fundamentais aos encaminhamentos da época.

Logo no início do mandato, passou a enfrentar a realidade local, um palco em transformação, compartilhando de experiências e mudanças nos campos político, econômico, social e cultural. A imprensa local ainda agia de forma incipiente, tendo a política como principal seguimento. Ciente da situação, preparou-se para atuar de acordo com a sua estratégia modernizadora, tendo como modelo cidades europeias, especificamente Paris³³.

Uma de suas deliberações resultou em discórdia com a religião predominante, mesmo sob a alegação de benefício à saúde pública. Porquanto, autorizou a realização de enterros em cemitérios improvisados, e não mais em igrejas, conforme a Carta-Régia de 14 de janeiro de 1800, a qual concedia a construção de campo-santo fora da cidade³⁴.

Ademais, outras posturas geraram expectativa e desconfiança, tendo em vista tratar-se de muitas novidades, não só por isso, mas também pela rapidez com que eram

³²ZANCHETI, op. cit., p. 180.

³³Ibid., p. 278.

³⁴GUERRA, Flávio. *O Conde da Boa Vista e o Recife*. Recife: Fundação Guararapes, 1973. p. 47.

introduzidas. Mesmo diante de alguns impasses, foram iniciados certos projetos, como a vacinação pública, a higiene e a limpeza da cidade, a criação de cadeiras de obstetrícia e pediatria nas casas de saúde e a organização de um conselho de salubridade.

Mesmo dispondo de uma gestão considerada positiva, ressentia-se da necessidade de melhoras de um serviço básico e vital para a urbe, que era o abastecimento de água potável. Até então, o fornecimento vinha de Olinda, a partir do rio Beberibe, e de Monteiro, a partir do rio Capibaribe, conduzido por meio de embarcações que faziam as vendas diretamente ao consumidor ou em alguns depósitos instalados na capital. Fazendo-se valer da Lei Provincial nº 46 de 1837, que autorizava contratar o fornecimento de água potável, utilizando-se de chafarizes e aquedutos adequados, colocou à disposição de investidores a exploração desse serviço³⁵. Após algumas tentativas de encontrar interessados, em 20 de dezembro de 1838, foi criada a Companhia do Beberibe; porém, a inauguração somente ocorreu no governo seguinte.

Demonstrando insatisfação com o setor de engenharia local, resolveu fazer uso da Lei Provincial nº 53 de 1838³⁶. Solicitou a contratação na Europa de técnicos franceses, dentre os quais, destacou-se o engenheiro francês Louis Lèger Vauthier. Trouxe também operários alemães na intenção de especializar a qualidade da mão de obra local³⁷. Esse grupo veio com a finalidade de elevar a cidade aos padrões urbanos da Europa, uma vez que se pensava em fortalecer a condição de centro econômico regional e conquistar a supremacia no campo social e cultural, pois a urbe precisava se civilizar.

Notadamente, sobressaia-se o interesse em intervir em melhorias de infraestrutura. Dessa maneira, no transcurso de um ano, percebiam-se várias frentes de trabalho em andamento e alguns terminados nas cercanias e áreas centrais, a exemplo da conclusão da Ponte da Madalena e da Ponte do Mocotolombó em Afogados, da realização de reparos nas Pontes do Recife e da Boa Vista, da finalização das estradas dos Afogados, do aterro e feitura da Estrada de Jiquiá e dos aterros para a abertura das estradas de Manguinhos e Aflitos.

Aos poucos, a cidade ia se submetendo à missão francesa, que foi totalmente consolidada em abril de 1841. Nesse mesmo ano, após vários estudos, a Assembleia Provincial autorizou iniciar a construção do edifício de uma suntuosa casa de espetáculo³⁸. Devido ao volume orçamentário, mais adiante, surgiram problemas que retardaram o

³⁵ GUERRA, op. cit., p. 52.

³⁶ Ibid., p. 155.

³⁷ GUERRA, Flávio. O Recife e o Conde da Boa Vista. In: PEREIRA, Nilo. et al. *Um tempo de Recife*. Recife: Arquivo Público Estadual. 1978. p. 278.

³⁸ Ibid., p. 83.

andamento dos trabalhos, fato reforçado com a saída do Barão da Boa vista da Presidência em abril de 1844. Por fim, o grande marco do seu governo somente veio a ser inaugurado seis anos depois³⁹.

Desse modo, os encaminhamentos alcançavam os resultados propostos e a vida social tomara novo impulso. O Passeio Público era inaugurado em substituição à Praia do Colégio. Passava, então, a funcionar um serviço de transporte, prestado por diligências puxadas por animais; ampliava-se o número de lampiões nas vias e iniciava-se a arborização de ruas e praças.

Atento ao desempenho econômico da província, em decorrência do contínuo acréscimo do intercâmbio mercantil com o exterior, o governo incentivou a criação de uma organização específica para tratar desse tema. Em agosto de 1839, foi inaugurada a Associação Comercial Beneficente de Pernambuco. Assim, estabeleceu-se um ponto oficial, onde os homens de prestígio poderiam tratar dos rumos dos seus negócios⁴⁰.

Entre as alterações introduzidas nos modos de vida da cidade no segundo quartel do século XIX, percebeu-se uma maior afluência na vida social, inclusive com maior participação nos salões. Nesse ínterim, fez-se notório o “afrancesamento” recifense, que consistia em aderir a alguns hábitos, usos, costumes, produtos e serviços ligados aos franceses residentes nessa urbe. A influência era marcante, pois até nomes de alguns estabelecimentos comerciais eram em francês, além da emigração de vários profissionais para esse promissor centro mercantil do Norte brasileiro, a exemplo de médicos, parteiras e até veterinário⁴¹.

No campo político, além da substituição de Francisco do Rego Barros do governo em 1844, devido ao Partido Liberal ter assumido a presidência e ele ser ligado ao Partido Conservador, ocorreu uma reorientação na estrutura da gestão, delineando e revendo a maioria das atividades em andamento. Dessa maneira, optou-se por reduzir ou eliminar quase totalmente as prioridades governamentais anteriores. Exceto algumas importantes vias terrestres e as obras para o fornecimento de água potável, por meio da Companhia de Beberibe, que teve início em 1846⁴².

No entanto, os Conservadores reassumiram o poder em 1848 e encontraram a cidade vivenciando momentos de grande tensão social, culminando com a Revolta Praieira.

³⁹ ARRAIS, op. cit., p. 51.

⁴⁰ PINTO, Estevão. *A Associação Comercial de Pernambuco (1839-1938)*. Recife: Gráfica do Jornal do Comércio, 1987. p. 8.

⁴¹ GUERRA, op. cit., p. 100.

⁴² MENEZES, José Luiz M. et al. *Águas do Prata: história do saneamento de Pernambuco (1838-1912)*. Recife: COMPESA, 1991. p. 60.

Após esse acontecimento, o partido designou Honório Hermeto Carneiro Leão, o novo presidente da Província, cuja permanência na governança, de 1849 a 1850, foi considerada curta, mas, em termos de realizações, foi bastante expressiva.

Passado esse acontecimento, o Recife, embora ainda inquieto, dava sinais de trégua, podendo ser verificado pela postura mais moderada assumida pelos liberais, que souberam aglutinar, reorganizar e até aproximar as forças locais, principalmente, estabelecendo uma linha de união entre os interesses das elites locais.

Uma das primeiras medidas tomadas foi pautar a questão da saúde pública, que, após a Revolta da Praia, teve sua situação piorada pelo surgimento da febre amarela, a qual se alastrou rapidamente, causando muitas mortes, inclusive atingindo as camadas sociais mais abastadas. Apesar de a cidade não possuir um plano preparado para se defender da doença, que avançou sem controle, a situação não deixou de ser combatida, pois foram tomados posicionamentos que puderam ser percebidos com o início da construção de um cemitério público fora dos limites da cidade e a implantação de um leprosário na Ilha do Nogueira. Com essas ações, a presidência provincial atendeu algumas solicitações feitas pela Repartição de Obras Públicas e pelos principais médicos da cidade⁴³.

Modernização e civilidade

Enfim, o Recife traçava uma nova etapa em termos de benfeitorias urbanas, motivado tanto pelas necessidades quanto pelos novos interesses citadinos e pela propagação do progresso técnico desenvolvido no continente europeu. Tratava-se de uma via sem retorno. Assim, as bases no assentamento desse projeto se deram a partir da gestão de Francisco do Rego Barros, que firmou o seu direcionamento, a sua área de atuação e incluiu novos pensamentos e novas técnicas, essas orientadas pelas influências trazidas da Europa, por meio de profissionais de formação superior e artífices.

Notadamente, a época que compreende a década de 1850 mostrou-se fundamental a esses intentos, pois foram reforçadas as estruturas de implantação dos serviços públicos urbanos, dando continuidade ao plano de modernização, iniciado em 1837. Todavia, ocorreu nessa ocasião uma nova postura, com um modelo mais amplo, que incluía vários grupos das elites econômicas da província.

⁴³ ZANCHETI, op. cit., p. 204.

Para essa etapa foi nomeado como chefe da Repartição de Obras Públicas o arquiteto brasileiro José Mamede Alves Ferreira, que permaneceu no cargo até 1856. Individualmente, destacou-se pelo projeto e edificação do hospital Pedro II, pela construção da Casa de Detenção, do Ginásio Provincial e do cemitério de Santo Amaro e pela participação na elaboração da primeira planta da cidade.

Enquanto ocupou o cargo, as reformas sanitárias da urbe constituíram assunto bastante presente em sua gestão, uma vez que esses problemas se agravaram com os surtos de febre amarela e de cólera-morbo. As mortes causadas pelas epidemias proporcionaram a participação da chamada elite local, pedindo uma solução quanto à precariedade na área de saúde e saneamento. A necessidade de conter a evolução da peste promoveu discussões nos órgãos competentes, findando com a organização de uma Comissão de Higiene, que teve como chefe o Dr. Joaquim D'Aquino Fonseca, médico brasileiro de formação francesa⁴⁴. Enfim, iniciou-se um programa de combate às mazelas, baseado na prevenção sanitária, limpeza e melhoria nas condições de sanificação das habitações e espaços públicos.

Nas primeiras investigações, a comissão detectou as porções mais antigas da cidade como focos de propagação de doenças, devido à precariedade de várias construções e à elevada ocupação demográfica da localidade. Concluiu-se, então, pela precisão de reforma urbana nessas áreas. Contudo, a proposta não foi levada adiante, por motivos políticos e econômicos. Apesar disso, o hospital, o cemitério, a casa de detenção e até mesmo a planta da cidade revelaram-se como medidas de combate a esses problemas.

Mesmo assim, mediante as circunstâncias e as reconhecidas carências, Pernambuco passou a conviver com a gestão urbana partilhada. Para essa situação, tinha-se como principal argumento o aumento populacional na capital, que gerava cada vez mais demandas de infra-estrutura, em que se destacavam as áreas de fornecimento d'água e de saneamento, os quais repercutiam diretamente no campo da saúde de toda a sociedade recifense.

Anterior às novas regras estabelecidas para a entrada de investimento privado em obras públicas, sobressaiu-se um acontecimento de grande monta organizado na cidade, que foi o estabelecimento do serviço de abastecimento de água potável através de tubulações, servida do riacho do Prata, no povoado de Dois Irmãos. Assim, as novas diretrizes se empenharam em ampliar e fortalecer o provimento da mais importante urbe da região, que se ressentia de melhor atenção nessa área.

⁴⁴ ZANCHETI, op. cit., p. 211.

Dessa maneira, o Recife se livrou das dificuldades de outrora, em que se sobressaía o monopólio dos canoeiros aguadeiros de Olinda, motivo de constantes reclamações, pelas condições impostas de preço e de qualidade. Por interesse em arrecadação fiscal, a própria Câmara olindense reconhecia haver problemas, devido à contaminação causada pela presença de plantas aquáticas e animais na represa. Além disso, fazia advertências aos condutores para que usassem recipientes limpos e tampados, uma vez que:

Era fato notório que as canoas d'água de Olinda, além de "imundas" e "encharcadas", serviam até de "banheiro àqueles que por um vintém o desejavam". Ademais, a água salgada do curso inferior do Beberibe misturava-se, por falta de cuidados, à água doce de tonéis mal fechados⁴⁵.

Da mesma maneira, efetuava-se o abastecimento oriundo do Capibaribe, sendo que a sua água desfrutava da propaganda de ser mais pura que a do Beberibe⁴⁶. Entretanto, comumente, verificava-se às suas margens, muitas lavadeiras no exercício das atribuições, e conseqüentemente, poluindo as águas comercializadas na cidade, como também se percebia as canoas d'água sendo utilizadas para carregar roupas sujas e lavadas⁴⁷.

Essa condição somente chegou ao fim quando, atendendo à população e fortalecendo o projeto modernizador, o governo provincial, por meio da Lei nº 46 de 14 de junho de 1837, tornou possível realizar a contratação de uma firma para o provimento de água potável do Recife⁴⁸. Após a divulgação, os empresários Bento José Fernandes Barros, Manoel Coelho Cintra e Francisco Sergio de Mattos, ganharam a permissão, tendo o contrato sido realizado em 11 de dezembro de 1838⁴⁹. Contudo, os trabalhos foram iniciados em 1842, mas, somente em maio de 1846 se começou a distribuição em apenas um reservatório da Boa Vista⁵⁰.

Embora representasse uma relevante etapa no serviço público urbano, esse sistema veio a passar por vários problemas, pois o aumento populacional elevava o consumo. Dessa forma, a demanda d'água exigida não estava sendo suficiente, limitando o atendimento a

⁴⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife: um Estudo da Micro história Urbana. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*, Recife, v. 50, p. 87, 1978.

⁴⁶ MELLO, Virginia Pernambucano de. *Água Vai!:* história do saneamento de Pernambuco (1537-1837). Recife: COMPESA, 1991. p. 83.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 89.

⁴⁸ MENEZES, op. cit., p. 14.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 15.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 71.

poucas áreas da cidade, além de apresentar pressão insuficiente para atingir os dutos dos prédios mais altos⁵¹.

Constituíam outro motivo de constante preocupação na agenda provincial as condições de higiene da cidade, decorrente da perceptível sujeira nas ruas e do mau cheiro, além da dificuldade de deslocamento. Diante das circunstâncias, surgiram situações maléficas à saúde pública, como casos epidêmicos, fatos que provocaram temor às autoridades e à população em geral; pois, essas moléstias não faziam distinção de classe social, a exemplo do cólera-morbus. No período de fevereiro a abril de 1856, ele ocasionou 3.338 mortes, certamente, uma quantidade inquietante em uma cidade com 75.000 habitantes⁵².

Resultante dos acontecimentos, foi instituída uma comissão de salubridade formada por autoridades médicas, a fim de levantar os problemas pertinentes a epidemias que, vez por outra, atingiam a cidade portuária e se alastravam nas demais freguesias. Com essas medidas foram identificados alguns fatores causais, um deles seria o ancoradouro que atuava como porta de entrada para algumas doenças, em virtude deste ser bastante movimentado e de possuir grande circulação de pessoas de outras partes do mundo. Assim, em certos casos, trazia contaminação através da tripulação. Além dessa evidência, o aglomerado populacional na localidade marítima, associado às péssimas condições de moradia das camadas mais pobres e ao escasso serviço de saneamento básico, contribuía para a proliferação de enfermidades.

Diante das averiguações, concluiu-se por atuar de forma mais contundente nos agentes identificados como nocivos. A princípio, seria feita uma reforma urbana nas áreas de São Frei Pedro Gonçalves, por meio do alargamento das ruas, da edificação de prédios, obedecendo a delineamento prévio, e da construção de praças e pátios, com a finalidade de tornar o local mais arejado e salubre. Porém, devido à falta de condições financeiras e de afinco político, esse projeto não foi levado adiante.

Entretanto, outras posturas tomadas na intenção de melhorar as condições de higiene pública foram estabelecidas, regulamentando locais apropriados para execução de determinadas atividades. Assim, os animais mortos só poderiam ser enterrados nos areais das localidades do Brum e das Cinco Pontas. Ainda, foram organizados espaços para o desempenho de determinadas ocupações, como açougue, matadouro e até cultivo de

⁵¹ JUCÁ, Gisafram N. *A Implantação dos serviços urbanos no Recife: o caso da Companhia do Beberibe (1838-1912)*. 1979. 218 f. Dissertação. (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1979. p. 74.

⁵² *Ibid.*, p. 51.

hortaliças⁵³. Também, passou a ser proibida a criação de certos animais soltos nas ruas: porcos, cabras, patos e galinhas. Caso se enquadrassem na situação de desobediência seriam confiscados pelo poder público. Além disso, os barris utilizados como depósitos de dejetos humanos não mais podiam ser despejados em qualquer lugar. Somente em lugares previamente estipulados.

Ademais, os índices de mortalidade, que constituíam um sólido parâmetro da conjuntura local, demandavam da Província providenciar uma solução capaz de reverter essa condição. Isso, tendo em vista que o estado em que se apresentava a urbe concorria para o aparecimento de certas calamidades e variados incômodos para moradores, comerciantes e transeuntes.

Perante os acontecimentos, o governo pernambucano concedeu, em 25 de setembro de 1858, a Carlos Luís Cambrone, um engenheiro francês, autorização para instalar um moderno sistema de esgoto sanitário na cidade, como também o recolhimento do lixo. O processo consistia na drenagem das águas usadas, despejando-as no rio através de tubulações, além da instalação no interior das casas de latrinas bem vedadas, feitas de madeira e revestidas de metal, para recolhimento dos materiais sólidos. Essas seriam regularmente substituídas a cada 15 dias, e os dejetos seriam lançados em lugar previamente estabelecido⁵⁴.

Ficou estipulado que o prazo para a conclusão dos trabalhos seria de cinco anos, mas ocorreu, definitivamente, somente dez anos após iniciadas as obras⁵⁵, mas, mesmo assim, com alguns entraves, pois o Governo não acatou a resolução que determinava o emprego dos serviços em todos os prédios, deixando ao encargo da população a escolha da utilização. Contrariou, assim, os interesses da empresa que desejava tornar obrigatório o uso dos seus préstimos em todos os edifícios.

Tratou-se de outra Companhia que não correspondeu plenamente aos intentos desejados, vindo a apresentar constantes problemas de entupimentos, rompimentos de tubulações e considerável demora na prestação da manutenção desses equipamentos, o que provocava odor desagradável nas ruas. Existia, ainda, desconforto similar no interior das residências, devido à má vedação das latrinas de material sólido.

Em outra esfera de melhoramentos, constatava-se que no Recife operava um serviço de iluminação pública desde 1822, por resolução do Senado da Câmara, sendo

⁵³ ALMEIDA, Suely Creusa C. de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. 1989. 187 f. Dissertação. (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1989. p. 48.

⁵⁴ ALMEIDA, op. cit., p. 49.

⁵⁵ JUCÁ, op. cit., p. 51.

empregado em algumas ruas centrais da cidade, abastecido com azeite de peixe ou de mamona⁵⁶. No entanto, o crescimento, a utilização das ruas, os novos comportamentos, e o prestígio dedicado à urbe pressionavam para que houvesse um melhor atendimento.

Considerando a coerência da propriedade em questão, ocorreram algumas tentativas de aprimoramentos na oferta desse trabalho. Para tanto, recorreu-se à empreendedores que tivessem interesse e condições de estabelecer um serviço de iluminação a gás carbônico, o que representaria um avanço em face ao fornecimento existente.

Entretanto, somente em 1857, foi consolidado um acordo com a firma britânica “Fieldem e Brothers”, de Manchester. Como desfecho, em 26 de maio de 1859, a cidade recebia em uma de suas principais artérias o primeiro trecho iluminado a gás carbônico que compreendia a rua Nova e suas proximidades. Ainda no mesmo ano, a empresa se dizia preparada para realizar o abastecimento residencial, através de encanamentos⁵⁷.

Todavia, o acordo estabelecido não atendeu às expectativas previstas na licença, revelando dificuldades na prestação dos serviços, e a expansão da rede de luminárias ocorria de forma bastante lenta. Verificava-se, em 1864, a existência de pouco mais de 1000 lampiões em funcionamento e a existência de algumas ruas principais, parcialmente ou totalmente, às escuras⁵⁸.

Mesmo diante de tal dificuldade, o Governo não esboçava grande reação e se via em um impasse para efetuar alguma imposição contra a companhia, por conta do acúmulo de débito com a mesma⁵⁹. Enfim, a licença concedida não correspondia às expectativas previstas e a empresa continuava a apresentar problemas na prestação de seus serviços e expandia a rede de lampiões de forma insatisfatória e vagarosa.

O setor de transporte constituía uma distinta atividade, cuja necessidade se fazia sentir mediante às exigências de maior rapidez, visando melhorar os deslocamentos entre a capital e os emergentes arrabaldes. O Recife carecia deixar essa incômoda situação, em que a utilização da via terrestre para o acesso fora de portas dependia das poucas carruagens que circulavam, e da quase hegemonia do cavalo de sela, pois este conseguia, pela sua robustez, adentrar as trilhas e se sobressair. Enfim, as conduções mais comuns em atividade até a metade do oitocentos eram:

⁵⁶ Ibid., p. 44.

⁵⁷ ZANCHETI, op. cit., p. 228.

⁵⁸ JUCÁ, op. cit., p. 47.

⁵⁹ Ibid., p. 45.

Os cavalos, os gericos, os burros, as mulas, as redes, as canoas, as balsas, nossos primitivos meios de transporte, sobretudo os primeiros não chegavam para o povo, eram privilégio dos ricos e remediados. Os cavalos do Nordeste, principalmente de Pernambuco, tornaram-se famosos e de preço elevado, tanto que o próprio conde João Maurício, não se furtou em levar alguns espécimes para a Europa, tal o valor e a beleza dos mesmos. Também os palanquins e as cadeirinhas eram privativos das mulheres da elite social⁶⁰.

Diante das circunstâncias, adentrava-se o início do terceiro quartel do século XIX, com uma cidade dependente desses tipos de transportes, especificamente das canoas apropriadas para rios. Eram essas as maiores responsáveis pelas comunicações, ligando o Recife à Olinda e à povoados ao longo dos cursos das hidrovias. Tal situação permitia aos canoeiros cobrarem preços abusivos. Dessa forma, restringiam o acesso das camadas mais humildes da população. Fortalecendo essa dominação, contava-se com as objeções enfrentadas pelas más condições das poucas estradas existentes⁶¹.

Em média, os tamanhos das canoas variavam de 6,5 m a 10,0 m de comprimento e 0,6 m a 1,0 m de largura, sendo comumente utilizadas para condução de passageiros, de materiais e de água potável. Variavam o modelo e a dimensão de acordo com a aplicação, havendo também algumas que possuíam cobertura⁶².

O Recife, em 1839, passou a dispor de um meio de transporte realizado por carruagens puxadas por cavalos, conhecidas como “ônibus”, de propriedade do inglês Thomas Sayle, que prestava serviço a Olinda, a Madalena, a Apipucos e a Vila de Santo Amaro de Jaboatão. Posteriormente, esse trabalho foi transferido para Cláudio Dubeux⁶³. O novo modelo de condução não extinguiu o transporte fluvial, apenas passou a ser uma alternativa por terra. Atuava, contudo, de forma precária e cara.

O Governo, ao procurar outras possibilidades, atentando para essas considerações, apresentou uma proposta em 1858, que visava organizar um serviço de navegação fluvial a vapor, para exploração do Capibaribe, até as imediações de Apipucos. Tal proposição não foi levada adiante, embora mostrasse que os preços das passagens seriam menores que os transportes terrestres⁶⁴.

Nesse transcurso, Mamede, o chefe da Repartição de Obras Públicas, considerando as dificuldades de arrecadação e o pouco poder de investimento da Província, apoiou a movimentação política com vista à aprovação da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852,

⁶⁰ CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. Recife: Secretaria de Cultura do Recife. 1977. p. 293.

⁶¹ FREYRE, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960. p. 381.

⁶² MELLO, op. cit., p. 73.

⁶³ CAVALCANTI, op. cit., p. 287.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 86.

em que o Governo dava segurança a empreendimentos particulares para a construção de estradas de ferro⁶⁵. Isso levou estrangeiros a se mostrarem bastante interessados, principalmente os ingleses, uma vez que, em sua estratégia de exportação das companhias ferroviárias, possuíam grande participação.

A partir dessa lei, foram estabelecidos, na província, importantes meios de condução sobre trilhos. Dos quais podemos destacar a Estrada de Ferro Recife São Francisco Railway, segunda ferrovia brasileira, inaugurada em 1858, ligando o Recife ao Cabo de Santo Agostinho, em um percurso de 30 km, que tinha como principal finalidade o transporte de cargas⁶⁶.

Na área urbana, foi implementada, em 1867, a Estrada de Ferro Brazilian Street Railway Company, o primeiro trem urbano do Brasil, ligando a capital ao povoado de Apipucos, voltado à condução de passageiros⁶⁷. Também destinada ao transporte de pessoas, foi implantada em 1870 a Estrada de Ferro Trilhos Urbanos de Olinda, que passou a fazer o trajeto entre Recife e Olinda⁶⁸. Nesse transcurso, surgiu mais uma empresa para o transporte de passageiros; tiveram início em 1871 os serviços da Pernambuco Street Railway, uma empresa de bondes puxados a burros, que circulava nos limites das áreas centrais da urbe e em algumas cercanias próximas, respeitando as zonas de exclusividade dos trens urbanos⁶⁹.

O arremate dos ideais de progresso

Ao término da década de 1850, o governo provincial promoveu um deslocamento da área de infraestruturas básicas, utilizadas na gestão anterior, para melhorias urbanísticas. O ideal de renovação, o embelezamento das ruas e a organização de praças assumiram um caráter prioritário, tanto que foram efetuados vários contratos para a realização de obras dessa natureza, como também a tentativa de atrair o setor privado a participar, incumbindo-se de certos serviços públicos⁷⁰.

O novo direcionamento quanto aos investimentos no perímetro central remetia, essencialmente, à pavimentação das principais vias da cidade como algo essencial e bastante

⁶⁵ PINTO, Estevão. *História de uma estrada de ferro do nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949. p. 56.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 59-60.

⁶⁷ *Diário de Pernambuco*. Recife, 5 de janeiro de 1867, p. 3.

⁶⁸ DUARTE, José Lins. *Recife no tempo da maxambomba: o primeiro trem urbano do Brasil*. Teresina: EDUFPI, 2012. p. 190.

⁶⁹ RELATÓRIO anual da Brazilian Street Railway Company. Recife, 16 de janeiro de 1886. v. 27, p. 312. Série Estradas de Ferro.

⁷⁰ ZANCHETI, op. cit., p. 236.

requisitado pela população, pois representava um melhoramento que atingia a antigos anseios na questão do tráfego e da limpeza. Além disso, causaria boa impressão aos transeuntes locais e aos visitantes, o que proporcionaria um ambiente de agradável estética.

Uma das medidas que podem ser demonstradas como marca desses novos encaminhamentos remete a 1863, quando foi realizado um contrato de grande soma, com o objetivo de calçar as ruas das principais freguesias. No entanto, esse programa não acompanhou o ritmo de outras melhorias urbanas. Dessa maneira, haviam muitos pedidos de prorrogação dos prazos de conclusão, mostrando-se vagaroso e, em alguns casos, pondo em dúvida a sua boa qualidade⁷¹.

Os novos moldes de atuação contemplavam o setor privado, confiando-lhes as execuções dos trabalhos e restringia a fiscalização oficial. Dessa maneira, os empreiteiros constituíam um sério problema, implicando em algumas situações conflituosas nas relações entre o público e o privado. Essa nova forma de gestão promoveu o fortalecimento dessa corporação que, aos poucos, foi assumindo praticamente toda a responsabilidade dos serviços⁷².

Eram perceptíveis vários problemas surgidos após a realização de determinados contratos, como pedidos de prorrogação e descumprimento de normas e de garantias. Os serviços prestados por essas firmas foram alvo de questionamentos por parte de alguns administradores públicos, colocando em dúvida o comprometimento com os acordos efetivados.

Os arrematantes — gente cuja inconveniência para os interesses públicos Vauthier destaca no seu relatório de 1845, não o tendo feito antes, segundo parece, pelo fato de muitos serem senhores de engenho, parentes negociistas do antigo presidente Francisco do Rêgo Barros — competiam com as obras por administração, não só executando mal os trabalhos “nas partes escondidas e cujo feito não se pode verificar” — porque “tem vantagem em executal-as mal”, e não a “glória e proveito” tão caros a Vauthier e aos engenheiros franceses seus auxiliares — como empregando exclusivamente escravos nos serviços⁷³.

Aconteceram algumas petições a fim de rever a participação dos arrematantes nas obras públicas, propondo uma maior concorrência nos processos e exigindo um maior controle governamental. Essas tentativas não obtiveram grande repercussão, uma vez que essa organização conseguia neutralizar tais investidas, pois usufruía de grande influência política e econômica dentro do setor administrativo da Província.

⁷¹ Ibid., p. 239.

⁷² ZANCHETI, op. cit., p. 242.

⁷³ FREYRE, op. cit., p. 393-394.

Referindo-se aos anseios e participações de parcela da sociedade, observava-se que mesmo se ressentindo de vários melhoramentos, os moradores da urbe não conseguiam se organizar a ponto de reivindicar de forma contundente os seus direitos. As poucas solicitações, quando chegavam aos jornais da época, causavam pouco destaque.

Apesar dos avanços, a cidade não conseguiu mudar de forma plena a sua feição urbana dos períodos iniciais quando da chegada de alguns estrangeiros, época em que não havia a prestação de nenhum serviço público. Contudo, a partir da segunda metade do século XIX, passou a usufruir de consideráveis conquistas, a começar pelo fornecimento de água potável trazida por tubulações, de luz pública abastecida por querosene, de um sistema de transporte urbano com ampla área de cobertura, além do experimento de um molde de saneamento mais adequado, mesmo que não plenamente satisfatório.

Considerações finais

Adentrando a segunda metade dos oitocentos, Pernambuco, que em décadas anteriores se envolveu em marcantes embates políticos, como a Revolução de 1817, a Confederação do Equador de 1824 e a Revolução Praieira de 1848, incluía outras preocupações. Nessa época, a sociedade também permeava, percorria e traçava outros rumos em sua vivência cotidiana. Notadamente, os espaços urbanos suscitavam outras necessidades, os costumes sociais exigiam novos comportamentos, eram alterações que iam além do mundo das ideias ou apenas do desejo de emancipação⁷⁴.

Enfim, tratava-se de um período em que havia a necessidade de certa equidade entre o antigo e o moderno, pois, a ideia de progresso expunha contradições, como a encontrada na continuidade da escravidão. Passava-se por um momento histórico bastante significativo, em que a presença da tecnologia tornava-se indispensável. Eram evidentes as tentativas de melhorar a prestação de serviços públicos, inspirada em modelos mais evoluídos que aqueles em vigor. Dessa maneira, tinha-se a intenção, além de atender às necessidades locais, de trazer os chamados avanços nas técnicas mecânicas disponíveis na Europa⁷⁵. Ademais, objetivava-se fortalecer a expansão de um propósito rumo à consolidação do capitalismo, que abriria um novo mercado consumidor. Exemplifica-se com a missão dos engenheiros franceses em Pernambuco, liderada por Vauthier, que teve, além do compromisso

⁷⁴ REZENDE, Antonio Paulo. *O Recife: histórias de uma cidade*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2002. p. 78.

⁷⁵ LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas, SP: UNICAMP, 1996. p. 192.

técnico, o propósito de “[...] enfrentar rotinas e derrubá-las, tradições e removê-las, costumes, e modificá-los, tinha uma ação bem mais ampla”⁷⁶.

Consequentemente, promoveu-se a diversificação e a expansão da economia urbana e o controle sanitário da cidade, por meio de campanhas de vacinação, do maior cuidado com a água de beber, da utilização de cemitério fora da igreja, da cautela com a limpeza urbana, da destinação do lixo e da modernização do sistema de esgoto levaram a população recifense a crescer numericamente.

Os problemas encontrados dentro do espaço citadino, mesmo estando em constantes pautas de discussões quanto a suas necessidades, perduraram até o final do século XIX. Contudo, ocorreram relevantes evoluções em todas as áreas apresentadas como carentes de melhoramentos. Ocorre que a maioria das medidas tomadas procuravam reproduzir os posicionamentos europeus, o que demonstrava haver apreciável envolvimento e dependência das práticas e pensamentos eurocêntricos.

Nesse direcionamento, percebia-se a importância da influência externa que atingia a formação de determinados médicos e engenheiros brasileiros, assim como algumas edificações, que seguiram padrões dentro dos melhores moldes da Europa. Têm-se como exemplos o hospital Pedro II, o hospital militar, o hospital da caridade e o hospital dos Lázaros. Essas posturas demonstravam o interesse empreendido em favor da saúde cidadina⁷⁷.

Logo, percebeu-se que não era exclusivamente com tecnologia que se podia rumar ao progresso; pois, além da qualidade dos transportes urbanos, do abastecimento de água por tubulações, da iluminação pública a querosene e do sistema de saneamento, precisava-se abrir espaço para outros seguimentos. Desse modo, notou-se a necessidade de atuar conjuntamente com outras áreas nas diversas fases do processo, tendo em vista que desenvolvimento também implica nas condições de vida da população, uma vez que se tomou consciência de que determinadas doenças não faziam acepção de classes sociais.

Esses propósitos não se deram por simples intenções, pois a urbe detinha condições para custear os benefícios almejados e necessários. Assim, conseguiu-se implementar uma série de benefícios na área urbana, tanto de caráter tecnológico quanto ligados à vivência social. Tais acontecimentos firmavam interesses das elites locais em consolidar a província na condição de centro econômico, social e cultural da região.

⁷⁶ GUERRA, op. cit., p. 62.

⁷⁷ FIGUEIREDO, Antonio Pedro de. O Recife em 1857. In: SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. (org.). *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992. p. 188.

Dentre as várias dificuldades apresentadas pela urbe desse período, as condições de higiene, que eram precárias, se viam agravadas pela falta de saneamento e pelas dificuldades do abastecimento de água e de transporte coletivo, o que representava uma importante questão a ser resolvida. Em contrapartida, além de assimilar as dificuldades apresentadas pelos estrangeiros, o Governo local tomava providências.