

### 3.1. Açúcar e Urbanização no Nordeste Oriental <sup>1</sup>

Entende-se por Nordeste Oriental a região que compunha as capitanias de Pernambuco, Itamaracá e Rio Grande do Norte, e posteriormente as províncias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte e Alagoas. O processo de ocupação desta região, a exemplo das outras regiões brasileiras, deu-se, conforme vimos no capítulo anterior, de acordo com os interesses portugueses, que eram basicamente dois: a conquista do território e a inserção econômica no sistema mercantilista, efetivada a partir da implantação da atividade canavieira. Vimos anteriormente como, através de Portugal, a civilização latina cristã cruzou os mares e chegou ao Brasil, impulsionada pelo capitalismo mercantil e pela urbanização que se seguiu. Neste capítulo, veremos como essa civilização chegou ao Nordeste, criou a civilização do açúcar e as cidades.

O Nordeste canavieiro, que vai do Rio Grande do Norte à Bahia e também é conhecido por Zona da Mata, foi a primeira região a se desenvolver economicamente, devido a fatores como as condições naturais de clima e solo propícios à atividade canavieira, a facilidade da navegação favorecida pelas correntes oceânicas e as condições históricas e sociais que permitiram o florescimento econômico da região, que, no caso do Nordeste Oriental, teve origem com o estabelecimento da Capitania de Duarte Coelho.

O processo de urbanização nordestino, a exemplo do restante do país, foi iniciado no litoral, com a implantação de fortalezas para o sistema de defesa. No século XVI, o interesse mercantilista justificou a organização espacial voltada para a produção e comercialização da cana-de-açúcar, sendo a ocupação do litoral feita a partir da ocupação das planícies fluviais onde estava o solo de massapé, ideal para a sua cultura. O litoral foi ainda ocupado pelos missionários de diversas ordens religiosas, a partir da construção de capelas e conventos que originavam as futuras vilas e cidades. Destacam-se nesse processo os Jesuítas, os Beneditinos, os Carmelitas e os Franciscanos, cujos monumentos religiosos construídos nas cidades, representavam a civilização cristã que se instalava nos trópicos e orientava o desenvolvimento físico e social das cidades, conforme vimos no capítulo 2.

---

<sup>1</sup> Silva Ligia Maria Tavares da. Parahiba, uma Cidade Esquecida no Império do Brasil (1822-1859). Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal Fluminense. Orientador: Dr. Ruy Moreira. Niterói, 2007

Região de engenhos e missões, assim caracterizou-se o litoral nordestino, em sua ocupação inicial, tendo relevância econômica, política e cultural, além das sedes administrativas, nas cidades localizadas próximas aos rios, principais vias de escoamento da produção açucareira no sistema de navegação de cabotagem. Esse sistema criou regiões econômicas, chamadas de Bacias urbanas por Andrade (1979), onde a cidade portuária exercia influência até onde a navegação de cabotagem era possível. Dessas cidades saíam os produtos que seriam reexportados pelos principais portos para o mercado internacional, bem como os produtos que iriam abastecer o mercado urbano.

De acordo com Andrade (1979), eram três as bacias urbanas no Nordeste: a de Salvador, a de Recife e a de São Luís. O sistema de portos fluviais nas bacias litorâneas nordestinas existiu até a construção das estradas que conduziam a produção aos principais portos. Além disso, o assoreamento dos rios próximos ao litoral tornou esse tipo de transporte inviável já na segunda metade do século XIX (anexo 2).

Se a qualidade do solo tornou possível o avanço civilizado da cana em várias partes do Brasil, como São Paulo, Rio de Janeiro e Ilhéus, a estabilidade de sua cultura no Recôncavo Baiano e no Nordeste Oriental foi maior pelas excelentes condições de solo, atmosfera e de situação geográfica, sendo essas regiões as primeiras a ensaiarem um processo de urbanização.

### **3.2. A Civilização Pernambucana do Açúcar**

Nessas manchas de terra pegajenta foi possível fundar-se a civilização moderna mais cheia de qualidades, de permanência e ao mesmo tempo de plasticidade que já se fundou nos trópicos. (FREYRE, 2004, p. 47).

Para Freyre (2004), o solo de massapé justificou a fixação dos portugueses nos trópicos, bem como a água abundante e os ventos constantes que possibilitaram o estabelecimento da civilização moderna mais sedentária que o português fundou nos trópicos: a do açúcar no Nordeste do Brasil. E não foi apenas a base de uma civilização regional; na verdade, o massapé foi base física de uma nacionalidade inteira (IDEM, p.50).

Ao avanço da civilização açucareira, correspondeu a devastação das matas. A coivara, ou queimada, já praticada pelos índios, foi adotada em larga escala na cultura nordestina e passou a fazer parte da paisagem civilizada do Nordeste. A rapidez com

que as matas iam sendo destruídas já preocupava Duarte Coelho ainda no século XVI, tamanha a violência praticada. Poucas madeiras eram aproveitadas na indústria canavieira e de construção, em comparação com o tanto que simplesmente queimava. Cercas de madeira de lei eram construídas e criou-se uma crença de que tamanhas matas não iriam se acabar. Tal cultura afastou o homem civilizado do seu meio natural, tornando-o incapaz de reconhecer as árvores, os animais e os demais elementos de seu meio, o que foi constatado por viajantes estrangeiros, responsáveis pelos primeiros estudos sobre o meio natural brasileiro. Esse conhecimento da natureza ficou restrito ao caboclo descendente de índio e ao negro quilombola que precisava da floresta para se esconder, cultivar a policultura alimentar e obter o máximo conhecimento junto aos nativos para as atividades extrativas e de moradia, tendo o mocambo tornado-se tão ecológico quanto às palhoças indígenas. O mocambo veio a ser moradia para as populações mais pobres nas cidades, representando o extremo social da vida urbana nordestina, onde num extremo ficavam os sobrados e no outro, os mocambos. (Freyre, 2004, p. 83).

Singularidades históricas e sociais explicam porque a Capitania de Pernambuco prosperou tanto, enquanto outras não. Para Freyre (2004, p.129), a capitania de Pernambuco foi a mais bem-sucedida porque a conquista por Duarte Coelho foi de uma colonização criadora, pois ele se afeiçoou à terra, animado por um sentido profundo de permanência e não apenas de aventura, como a maioria dos colonos que só queriam desfrutar e deixar tudo destruído. No século XVI, a capitania de Duarte Coelho ganhou relevo inicialmente nas várzeas do Rio Capibaribe onde, estabelecido um importante “nervo” da população colonial, criou raízes a primeira aristocracia brasileira de senhores de engenho e povoaram-se as margens com sucessivas casas grandes, ligadas pelo rio e pelos casamentos, que foram se consolidando.

As sesmarias e datas de terras, concedidas pelo primeiro donatário Duarte Coelho, seguiram as várzeas e margens dos rios em Pernambuco, atingindo a Parahiba, onde a lavoura canavieira nasceu nas margens e planícies fluviais do rio Paraíba, seguindo ao norte para a várzea do Mamanguape. Em se tornando as regiões mais dinâmicas economicamente, em função da cultura canavieira, elas vieram a ter os principais centros urbanos, denominados pelos rios que lhe deram origem.

A civilização do açúcar no Nordeste criou nesta região, juntamente com a casa grande nobre, característica dos engenhos, o seu tipo de aristocrata, o seu tipo de escravo e o seu sistema regional de relações entre senhores e escravos. No entanto,

assim como o engenho só nasceu para a literatura quando já quase não existia, o senhor de engenho virou personagem histórica quando já estava reduzido a bangüêzero e fornecedor de cana (MELLO, *apud* NOVAIS, 1997, p.391). Descreveram-nos os viajantes e posteriormente os seus descendentes, a partir de diários familiares, naquilo que Mello (*apud* NOVAIS, 1997) denominou de nostalgia senhorial, onde a família patriarcal era, sobretudo, o produto de uma concepção autoritária da natureza das relações entre seus membros, que ocorria tanto na casa grande rural quanto nos sobrados urbanos, onde os homens de negócios não eram menos patriarcais que os senhores de engenho.

Na primeira metade do século XIX, o patriarcado senhorial dos engenhos de cana-de açúcar estava no auge. De acordo com Freire (1985, p.62), Pernambuco teve um aumento na produção de açúcar de 10.000 toneladas, em 1821, para 70.000, em 1853, sendo Recife o mais importante mercado açucareiro do Império. Do Recife ao Rio Una estendiam-se, em 1855, cerca de trezentas grandes plantações de cana-de-açúcar, cujas técnicas eram ainda rudimentares e rotineiras, fabricando-se o açúcar mascavo de inferior qualidade (ANDRADE, 1979, p.73). De acordo com Hadfield (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1993, p.179), que escreveu em 1854, o bem-estar da região devia-se aos proprietários das áreas maiores serem dedicados e empreendedores e não terem o fardo de dívidas e hipotecas como nas Antilhas, cultivando suas próprias terras, vivendo entre os trabalhadores, superando dificuldades locais que não seriam superadas por agentes pagos ou procuradores, como ocorria na Jamaica e ilhas adjacentes durante os períodos de prosperidade.

Sendo Pernambuco a mais importante província do Nordeste Oriental, graças ainda ao açúcar, seus políticos gozavam de grande influência no Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX. Entretanto, a concentração fundiária em Pernambuco era tal, que um terço dos engenhos era propriedade de uma única família: os Cavalcantis. Desse modo, a totalidade dos pernambucanos dependia direta ou indiretamente de um punhado de famílias que conduzia a sociedade tendo em vista exclusivamente os seus interesses. Dada a importância de Pernambuco desde a época colonial, ali se concentrava um numeroso grupo de comerciantes, na maioria portugueses, que monopolizava as trocas mercantis. A concentração da propriedade fundiária e a monopolização do comércio pelos portugueses foram os fatores de permanente insatisfação das camadas populares em Pernambuco.

Em Pernambuco, os partidos Liberal e Conservador eram representados pelas principais oligarquias da época: os Cavalcanti e os Rego Barros que, apesar das diferenças partidárias, faziam acordos políticos com muita facilidade. Assim, Francisco de Paula Cavalcanti tornou-se presidente da província em 1837, através de um acordo com os Rego Barros; e, em 1840, foi a vez de Francisco Rego Barros (Barão da Boa Vista). Os Cavalcanti de Albuquerque possuíam maioria absoluta no Senado do Império, onde a província tinha cinco cadeiras.

Em 1842, membros do Partido Liberal se rebelaram e fundaram o Partido Nacional de Pernambuco - que seria conhecido como Partido da Praia. Esses inconformados pertenciam a famílias que haviam feito fortuna em época recente, ao longo da primeira metade do século XIX, e tinham como eleitores senhores de engenho, lavradores, comerciantes e bacharéis. Eles deixaram claro o motivo de sua atitude: acusavam o presidente da província Rego Barros de distribuir os melhores cargos administrativos somente entre os membros do Partido Conservador e a cúpula do Partido Liberal, isto é, os Cavalcanti e seus aliados mais próximos. E, segundo os praieiros, faziam o mesmo com os contratos de obras públicas, consideradas inúteis.

Segundo Mello (*apud* NOVAIS, 1997, p. 400), a revolução praieira foi:

Movimento que constituiu manifestação precoce do antifamilismo político, menos por causa de mudanças de mentalidade ou de reivindicações populares do que por causa da exigência de setores da oligarquia rural, marginalizados ou insuficientemente representados pelo sistema de poder que dominava a província.

A parentela, ou política familiar tem na cultura patriarcal a sua principal característica, constituindo-se em elemento fundamental dessa civilização açucareira pernambucana. Mello (*apud* NOVAIS, 1997, p. 414), cita um texto de Nabuco de Araújo, de 1848, onde ele defende o domínio da família na política imperial como sendo uma coisa natural:

não é obra do poder ou da revolução, mas precede da natureza das coisas. É a influência que sempre teve e há de ter uma família numerosa, antiga e rica e cujos membros sempre figuraram nas posições sociais mais vantajosas. Esses Cavalcantis antes de nossa emancipação política (independência) já figuravam como capitães –mores, tenente-coronéis, coronéis e oficiais de ordenanças e milícias e em todos os cargos da governança. Os engenhos que a maior parte deles tem...vos damos fiança que um terço deles pertence aos Cavalcantis. Nessas circunstâncias e com esses predicados e elementos e no estado normal da sociedade, é impossível que essa família não exerça influência. Uma família antiga, rica, numerosíssima, composta de membros que sempre ocuparam as melhores posições sociais ....só não terá influência quando a sociedade estiver transtornada, quando todos esses elementos de uma influência regular e legítima

estiverem obliterados pelo predomínio da violência, pela confusão da anarquia, pelo revolvimento da sociedade.

Ainda segundo Mello, o patriarcalismo tem seu correspondente social na aristocracia renascentista e não há relação com a ruralidade, já que tanto na casa grande como no sobrado urbano o patriarcalismo era o mesmo, haja vista a classe de homens de negócios portuários serem tão patriarcais quanto os senhores de engenho, tendo apenas ficado menos expostos às deformações que a escravidão impunha à família rural.

A relação que existia entre os senhores de engenho e a “praça” do comércio, ou seja, o mercado recifense, se dava através do correspondente, que comercializava as safras e fornecia os suprimentos que careciam os engenhos. Esta relação extrapolava, em geral, o âmbito comercial, para incluir quase todos os vínculos entre o proprietário e a praça, incluindo os vínculos sociais, sendo o correspondente o responsável direto por todos os assuntos do senhor na cidade (NOVAIS, 1997, p. 422).

Tudo indica que o patriarcalismo brasileiro era semelhante ao da península ibérica, sendo, portanto, um dos elementos da civilização latina nos trópicos.

### **3.3. A Bacia Urbana de Recife**

No Nordeste Oriental, Olinda e Recife foram as principais cidades a comandarem a rede urbana, formando centros culturais promissores juntos aos estuários dos rios, que formavam a rede de transporte e comunicação, a partir da navegação de cabotagem. Do conjunto Olinda-Recife, que se constituiria como a área central da Capitania de Duarte Coelho, partiriam expedições para o sul e para o norte, povoando alguns pontos ao longo dos vales dos rios, que viriam a ser vilas e cidades. Ao sul de Recife, antes da invasão Holandesa (1630), já havia as povoações de Muribeca, Cabo, Ipojuca, ocupadas por índios e brancos e alguns aldeamentos indígenas. Para o oeste, em direção às matas, nas várzeas do Rio Capibaribe, havia São Lourenço da Mata e Santo Antônio da Mata. No território alagoano, então parte da capitania de Pernambuco, já existia uma série de povoações como Porto Calvo, no vale do rio Manguaba, a de Alagoas, na lagoa de Manguaba – hoje Marechal Deodoro, a de Atalaia, ao oeste, habitada por indígenas, e Penedo, na margem do Rio São Francisco. Para o norte, a expansão pernambucana provocou o surgimento de Goiana, que por muitos anos disputou com Itamaracá a sede do Governo da Capitania

e as cidades de Felipéia de Nossa Senhora das Neves, atual João Pessoa, e Natal, fundada em 1598. Em Itamaracá, havia pequenas povoações. Na Parahiba, havia uma série de pequenas vilas, oriundas de aldeamentos indígenas, como Alhandra, Conde, Baía da Traição e Montemor, que viria a ser Mamanguape, e pequenas povoações como Taipu e Pilar (ANDRADE, 1979, p. 24).

A partir dessa regionalização histórica proposta por Andrade e dos estudos de Gilberto Freyre, Mário Souto Maior, Leonardo Dantas Silva e Evaldo Cabral de Mello, que organizaram e compilaram os principais estudos realizados sobre Pernambuco, na primeira metade do século XIX, a partir de autores como Antônio Pedro de Figueiredo, João Alfredo Correia de Oliveira, e dos relatos de viajantes pela região como Koster, Tolenare, Henderson, Gardner e Hadfield, além do engenheiro francês Louis Léger Vauthier, aprendemos que Recife comandava os negócios em sua praça comercial portuária, que Goiana era a principal cidade em sua área de influência mais próxima, que Olinda já estava decadente e esquecida no período, constituindo-se mais como um bairro de Recife, e que a Parahiba era uma periferia açucareira de Pernambuco, portanto, à margem do espaço-movimento da civilização do açúcar, mas que nem por isso era menos influenciada por esta civilização.

### **3.3.1.A cidade de Recife na primeira metade do século XIX**

Com a abertura dos portos para as nações amigas em 1808, Recife, que possuía uma população de 25 mil habitantes, veio a se tornar o maior centro portuário canavieiro da Colônia, e depois do Império e, portanto, uma metrópole nacional à época, sendo visitada por muitos viajantes e por isso uma das cidades brasileiras mais bem descritas no século XIX.

Hadfield (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p. 177) lembra quando aportou no Recife pela primeira vez aos vinte anos, em 1821:

o desembarque entre rostos estranhos de toda possível e diferente cor; as ruas curiosas e as casas singulares e habitadas por gente de cor tão diferente daquela deixada para trás – todos gritando aparentemente ao máximo de suas vozes, enquanto centenas de papagaios coloridos e outros animais multicores, tudo a agravar o extraordinário e perpétuo ruído, sendo tal cena, como se pode imaginar, para ficar gravada indelevelmente neste espectador pelo resto de sua vida.

No seu texto: Pernambuco 1854, Hadfield (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p.178) assim descreveu a cidade de Recife, para onde retornou e que ele chamava de Pernambuco:

Em geral a cidade é bem construída. Altas casas brancas com telhados vermelhos, amplas varandas e janelas por onde corre a brisa; por milhas e em todas as direções para o interior existem sítios confortáveis, alguns imensos, construídos com considerável bom gosto. Quando pela primeira vez estive aqui em 1821 existiam apenas duas ou três carruagens já superadas pertencentes a igualmente superados portugueses...há agora 200 veículos de todos os tipos e tamanhos, alguns muito bons para alugar...Em todos os aspectos Pernambuco tem sido cidade não só próspera como também progressiva, tanto assim que alguém que fosse visitá-la agora pela primeira vez dificilmente acreditaria ser ela a mesma que Koster, há relativamente pouco tempo atrás descreveu como tendo lojas sem janelas, recebendo iluminação apenas pela porta, não havendo distinções no comércio nem regulamentações municipais que assim pudessem ser chamadas.

Gardner (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1993, p.142) descreveu assim a cidade de Recife em 1840:

A cidade divide-se em 3 grandes partes: a do comércio principal está situada em uma lingua de terra que se projeta de Olinda entre o mar e um rio e chama-se Recife; outra ocupada principalmente por lojas e contendo o Palácio do Presidente, ergue-se em uma ilha e é conhecida pelo nome de Santo Antônio; a terceira, chamada Boa Vista, constituída principalmente por uma rua, assenta no continente e em tudo é a mais bela do conjunto. Ligam-se todas por duas pontes de madeira. Como Pernambuco está situado na parte mais oriental do continente americano, fica completamente exposta à influência das monções e goza, por isso, de clima fresco. É considerado mais saudável que o Rio ou a Bahia. Contém muitos poucos edifícios públicos com duas ou três igrejas; e ao tempo de minha visita não contava com um hotel digno de menção. O Palácio que hora se executam os trabalhos do governo da Província foi outrora o colégio dos jesuítas e está edificado à beira do rio: é um casarão de aspecto tristonho com paredes de grande espessura.

A vida urbana de 1840 a 1850 na cidade havia se requintado com o governo do Barão da Boa Vista, educado em Paris, que assumira a presidência da Província em 1840. Se o viajante Henderson, em 1820, escrevera das dificuldades do governador na promoção de bailes públicos nos quais poucos freqüentavam sendo “os habitantes, pela pouca relação com o mundo, ainda inimigos de qualquer sistema social refinado” (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p.113), as recepções do Conde da Boa Vista nos anos 40 e as apresentações do Teatro Santa Isabel, recém-construído, nos anos 50, exibiam o luxo inspirado em modelos europeus. No Nordeste, somente a cidade de Salvador rivalizava com Recife em riqueza.



No sobrado urbano da classe alta, por exemplo, o número de escravos era de 15 a 20 que preparavam tudo em casa: confecção de roupas e utilidades em geral, destilação de vinhos, fabrico de doces e bolos (anexo 3). A dona de casa ocupava-se integralmente das atividades e raramente saía de casa, somente com o marido (FREYRE, 1985). A ausência das mulheres na vida pública brasileira, com exceção de alguns eventos sociais, é bastante notada pela maioria dos viajantes, sendo inclusive um costume comparado à cultura mourisca na península ibérica.

Apesar de ser a terceira cidade do país em importância econômica à época, a questão da sujeira das ruas afastou, por exemplo, Gardner, naturalista e médico, do centro do Recife em meados do século XIX, que mudou para as margens do Rio Capibaribe. Ave-Lallemant, em 1859, após referir-se à sujeira das ruas do Recife, acreditava que a classe alta sabia evitar esses inconvenientes da cidade, morando no campo (*apud* AQUINO, 1980, p. 62).

Essa questão, no entanto, não era uma característica somente de Recife. Freyre (1985, p. 128) encontrou a seguinte descrição do Rio de Janeiro, feita por Ewbank em 1845: “Uma cidade imunda, na qual pode-se dizer, não havia ar, nem luz, nem esgotos, nem limpeza das ruas. Uma cidade construída sobre pântanos, onde os mosquitos proliferavam livremente”. Ewbank acrescentou: “Nesse particular, o Rio é o que Lisboa é e o que Edimburgo costumava ser”. A fonte pública já era considerada arcaica na Europa, enquanto no Rio de Janeiro havia escravos carregadores de água e os tigres, que despejavam os dejetos nos rios e mares e que trabalhavam sem parar na cidade. Este mesmo viajante passou um dia inteiro na Secretaria de Obras Públicas à procura de documentos sobre o grande aqueduto carioca e nada encontrou (EWBANK, 1976, p. 209). Para ele, que descreveu o Imperador como um cacique moderno (p.211), o catolicismo tal qual se apresentava no Brasil era uma barreira ao progresso, numa referência aos nichos nas esquinas, adorados pela população como se fossem “diminutas divindades” e a colocação das casas, comércios e edificações sob a proteção de algum santo, o que para ele era considerado uma prática pagã (p. 143) (anexo 4).

Henderson (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p.107), ao descrever a ponte da Boa Vista em Recife em 1820, assim se refere:

Possui em cada extremidade um arco de pedra elegantemente construído, acima do qual existem pequenas capelas, nichos e santos onde são celebradas missas. Na rua, em frente aos nichos com

as imagens dos santos, muitos habitantes se prostam ao anoitecer, por algum tempo, numa atitude de devoção.

Nos arredores de Recife, na parte continental a partir do bairro da Boa Vista, iniciava a área rural, ou seja, o campo, para onde fugiam os moradores da cidade em busca dos banhos de rio, onde os canaviais ocupavam a extensa várzea do rio e onde também proliferavam sítios e roças. Ou seja, o rural e o urbano conviviam em certa harmonia numa cidade que era, no século XIX, a terceira do país. Sobre a expansão suburbana da cidade, assim descreve Mello (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p. 195):

Entre 1782 e 1850 a população recifense passou de 18000 a 70000 habitantes. Nesse período, a cidade ultrapassou os limites holandeses, que eram os mesmos até o final do século XVIII. Nesta época, incorporou-se à cidade a várzea do Capibaribe, indo da Madalena e Boa Vista até a Caxangá e Várzea, retalhando os antigos engenhos, loteados a partir de 1840. A motivação inicial era a cura e os banhos de rio, ou seja, a fuga das condições anti-higiênicas. Além disso, somavam-se os problemas decorrentes do preço do açúcar que estimulou o loteamento de antigos engenhos e a expansão suburbana.

Waterton, que esteve em Pernambuco em fins de 1816, observou que os banhos de rio eram do gosto de todos os habitantes da cidade, ricos e pobres, jovens e velhos, estrangeiros e nativos. Tolenare observava em suas notas de domingo: “O prazer de que se parece desfrutar com mais sensualidade é o dos banhos” (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p.197).

Antônio Pedro de Figueiredo, escritor, professor e crítico literário pernambucano, nascido pobre em Igarassu em 1821, tornou-se amigo do engenheiro Francês Louis Léger Vauthier, diretor de obras públicas da província, de quem muito aprendeu sobre as idéias reformistas e socialistas do francês, e escreveu detalhadamente sobre a cidade em 1857 (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p.169):

A divisão das três partes da cidade pelos dois rios dá-lhe um aspecto raro e encantador, cuja beleza singular torna-a sob a relação da natureza uma das mais lindas cidades conhecidas [...] que pode vir a ser, sob a dupla relação da arte e da natureza, a mais bela cidade do mundo. [...] A cidade, em virtude de sua situação topográfica, podia ter canos de esgoto em todas as direções, e ser uma cidade eminentemente asseada, a xícara de prata da América meridional, nem por isso é mui limpa, especialmente em tempo de inverno. Sem embargo da fecundidade do terreno e do sistema de plantar árvores nas ruas, praças e cais, hoje geralmente adotado em todos os países, nada se tem feito entre nós a este respeito.

As críticas de Antônio Pedro, um nativo apaixonado pela sua terra, confirmam os relatos sobre a sujeira, a falta de saneamento e de paisagismo. Um outro problema sério na cidade era o fornecimento de água potável. A água de poços era salobra na cidade e, por isso, dependia do fornecimento do Rio Beberibe, a partir de Olinda: “a câmara de Olinda era a primeira a reconhecer que as águas eram mui impuras devido a plantas aquáticas, bichos e mil outras imundícies que na represa do Varadouro se corrompem” (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p. 211).

Tais relatos sobre as cidades brasileiras, influenciaram sobremaneira a ênfase dada aos aspectos negativos das cidades. Freyre (1985, p. 48), por exemplo, quando escreveu em 1922, comenta que os sociólogos se prenderam mais aos aspectos que ele considerava menores, como a grosseira técnica de produção do açúcar, o desprezo pela higiene pública, a corrupção do clero, a falta de gosto literário e preferência pela retórica e a quase total ausência de pensamento crítico entre as elites, e referiu-se aos meados do século XIX como sendo de lento, mas definido progresso material, argumentando sobre o progresso e bem-estar econômico do Império, a partir do aumento das exportações e da relativa paz política. A isso acrescentamos o crescimento das cidades e o seu ordenamento através das obras públicas (anexo 5).

### **3.3.1.2. O Engenheiro Francês e as Obras Públicas**

A presença do engenheiro francês Louis Léger Vauthier, contratado pelo Barão da Boa Vista para chefiar as obras públicas na província de Pernambuco de 1840 a 1846, juntamente com a sua equipe técnica, sendo recém-formado na Escola Politécnica de Paris, considerada a mais adiantada do mundo foi, de acordo com Freyre (1960), um grande estímulo à influência francesa na região.

Além disso, o estudo sobre as suas ações e reflexões acerca das obras públicas na província de Pernambuco nos fornece subsídios para a análise do cotidiano deste setor da administração pública na província de Pernambuco, de forma a auxiliar na compreensão deste setor da administração também na Parahiba, o que faremos no próximo capítulo.

Dentre as realizações de Vauthier destacam-se o Teatro Santa Isabel, a ponte Caxangá e a de Santo Amaro de Jaboatão, estradas planas, aterros urbanos para evitar as umidades das habitações, sepultamento em cemitérios por enterramento e uma repartição organizada, com todo o instrumental necessário ao andamento de planos e

projetos de engenharia social, que contemplava um plano regional de melhoramentos, enriquecido com mapas, plantas, perfis e desenhos, estatísticas e cálculos. Sua repartição era diferente, operante e dinâmica.

As obras, por sua vez, não caminhavam com a rapidez que desejava, devido ao sistema de arrematação, por ele considerado inadequado para as condições de urgência de um país que precisava se modernizar e, sobretudo, investir em estradas e pontes. Argumentava Vauthier que as obras por arrematação fragmentavam-se, dispersavam-se, espalhavam-se por várias mãos, com sacrifício da unidade e da perfeição (FREYRE, 1960, p. 390). Ao governo não era possível senão a construção um tanto morosa de uma ou outra obra de reparo dos arrombos das cheias e de prevenção contra novas enchentes, um ou outro reparo de edifícios, uma ou outra ponte ou cadeia do interior, enquanto o trabalho das estradas avançava sempre aos poucos e não com a rapidez desejada pelo engenheiro. Vauthier revoltava-se ainda com as irregularidades no pagamento quer das arrematações, quer das obras administradas. Não só o andamento das obras sofria com essa irregularidade, como os licitantes ou concorrentes às arrematações tornavam-se poucos, o que naturalmente aumentava o preço das obras. No seu relatório de 1846 (ibidem, p. 361) dedica páginas de análise sobre os dois processos, o de arrematação e o de administração, inclinando-se sempre para o de administração, uma vez que este método impunha maior unidade de direção, o que neste caso demandaria uma eficiente direção na administração das obras públicas.

Mas as suas preocupações não eram meramente técnicas. De acordo com Freyre (1960, p. 228), ele foi um dos pioneiros na América das “Policy Sciences”, isto é, tentativa de aplicação de ciências sociais à administração pública. No entanto, essa influência não se fez sentir sem atritos, ressentimentos e choques, em conseqüência da competição com agentes de outras culturas e, principalmente, com os técnicos nacionais, os burocratas e os políticos opositores da terra, a exemplo das críticas a ele pelos revoltosos praieiros, de tendência liberal.

Contudo, a sua presença influenciou muitos intelectuais, a exemplo de Antônio Pedro de Figueiredo, alguns senhores de engenho e políticos, sobretudo pela sua competência técnica, prontidão das obras executadas, detalhamento dos relatórios das obras por ele realizadas na província, que muitas vezes irritavam os políticos pela clareza de sua compreensão quanto aos processos políticos e sociais que impediam o desenvolvimento da província. O seu nome, portanto, está intimamente ligado ao

período áureo da civilização açucareira pernambucana e seus relatórios constituem um acervo inestimável da memória da administração das obras públicas no nascente Império do Brasil.

Antes de Vauthier, no governo de Francisco de Paula Cavalcanti, em 1830, havia estado na província o engenheiro alemão Bloem, um sargento prussiano. Ele foi chamado para realizar melhoramentos no porto e iniciou um plano de europeização e modernização, dentro da mesma preocupação da câmara municipal de alargar ruas, alinhar edifícios, acabar com altos e baixos. Depois de Bloem, veio o francês Boyer, que deu continuidade a esse trabalho, mas que, segundo os críticos da época, nada fizera. A sua obra do cais do colégio, feita em 1837 já estava arruinada quando Vauthier chegou em 1840.

Em 1839, a câmara havia votado as leis de “Architectura, Regularidade, e Aforamento da cidade”, uma série de posturas bastante avançadas e, na mesma época, chegou à cidade uma companhia de trabalhadores e mecânicos da Alemanha, uma equipe técnica de 105 artistas e técnicos de diversas habilidades (FREYRE, 1960).

A suburbanização da cidade no continente foi um primeiro estímulo à abertura de estradas, que por sua vez, acabaram com o transporte das canoas, conforme Mello em seu belíssimo estudo sobre o cotidiano do transporte urbano da cidade, na primeira metade do século XIX, através das canoas (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992).

Não havia interesse nas estradas para o interior, conforme Vauthier relata (FREYRE, 1960), alegando que a cultura canavieira era concentrada nas margens dos rios e riachos, não interessando às elites promoverem a construção de estradas, o que denota a visão curta da elite e o descaso com outras atividades agrícolas do interior, que abasteciam o mercado urbano e precisavam das estradas para serem comercializadas na praça comercial de Recife.

A população, e sobretudo os opositoristas, reclamavam que se gastava muito com os técnicos estrangeiros que pouco realizavam. Freyre (1960, p.295) reproduz as queixas expressas em jornal da época em Recife sobre a obra do cais do colégio realizada em 1837 pelo engenheiro francês Boyer, que custara muito cara aos cofres provinciais e que estava arruinada em 1840, enquanto o cais dos trapiches executada por oficiais engenheiros pernambucanos resistia magnificamente às águas e ao tempo, assim como a ponte da Boa Vista, executada por naturais da terra. Para Freyre (1960), essas afirmações externam a irritação nativista contra os estrangeiros.

Tais polêmicas quanto às obras públicas evidenciam uma certa confusão e mistura de assuntos técnicos, políticos e sociais numa sociedade onde os interesses pessoais e de família se misturavam com os interesses econômicos, a exemplo das arrematações das obras públicas feitas por parentes de políticos que pouco ou nada entendiam do assunto e os cargos públicos técnicos, pleiteados por aliados políticos sem a formação técnica necessária. Enquanto os opositoristas reclamavam que em seis anos de serviço, Vauthier havia ganho com seu salário um total de 30 contos de réis, seus cálculos precisos para obras, em seis anos, haviam economizado aos cofres provinciais cerca de 300 contos de réis (FREYRE, 1960, p.346). No entanto, os opositoristas reclamavam que com o seu salário, a província poderia empregar quatro funcionários.

Tais queixas evidenciam a cultura política do império fundamentada na parentela e no rodízio dos cargos públicos, típica dessa civilização açucareira e que alastrou-se pelas planícies cultivadas a partir das ligações familiares e políticas, em prejuízo da realização das obras públicas necessárias às cidades e à região. Como resultado, a cidade de Recife, apesar de contar com equipes técnicas especializadas na primeira metade do século XIX, possuía os mesmos problemas urbanos que a maioria das cidades brasileiras e a sua área de influência, a exemplo da Parahiba, que pouco se beneficiou da presença desses técnicos. Olinda, cujo caminho era de barcaça em maré cheia e a pé na restinga, na maré baixa, recebeu estrada e consertos no Varadouro para abastecimento d'água e Goiana teve melhorias em suas estradas. A Parahiba permaneceu esquecida, enquanto periferia pernambucana e, por isso, não chegou a ter a opulência da aristocracia açucareira de Pernambuco. Mello (*apud* NOVAIS, 1997, p. 393) nos dá um exemplo do domínio parental de Pernambuco na Parahiba:

Existiu em Goiana, da segunda metade do século XVII até os fins do século XIX, um núcleo coeso de mercadores lusitanos. Gregório era português, mas “bem-nascido” e só foi aceito em família pernambucana depois de ter feito fortuna como comerciante em Goiana. O seu casamento, porém, não se realizou em família rural de Goiana, mas com gente da periferia açucareira da Paraíba e do Ceará, que invocava, contudo, parentescos pernambucanos.

### **3.4. A Rede Urbana de Recife: Goiana, Olinda, Igaracú e Parahiba**

Mello (*apud* NOVAIS, 1997, p. 402), tendo por base João Alfredo Correia de Oliveira, descreve Goiana como uma comarca pacífica e harmônica, onde os senhores

de engenho, com patentes na guarda nacional, mantinham o policiamento, sendo apoiados pela população de notáveis existentes na cidade, composta por proprietários urbanos, grandes comerciantes, profissionais liberais, funcionários públicos, além da camada popular. O clero compunha-se de letrados e virtuosos. Arruda Câmara era Padre no seminário de Goiana, no final do século XVIII e, na metade do século XIX, havia muitos cantores, um compositor e um autor de gramática latina. A religiosidade popular era muito intensa e existia um grande número de Igrejas na cidade relativo ao tamanho da mesma. Koster passou por lá por volta de 1810 (*apud* AQUINO, 1980, p.66) e assim a descreveu:

A Vila de Goiana é uma das mais florescentes da Capitania de Pernambuco, é situada sobre uma margem do rio do mesmo nome, em uma grande curva local, quase a rodeando. As casas com uma ou duas exceções, têm apenas um andar. As ruas são largas, mas não são calçadas. Uma das principais é tão ampla que admitiu a construção de uma grande igreja numa das extremidades, e a extensão da rua é considerável em ambos os lados do edifício. A Vila possui o convento das Carmelitas e várias outras casas destinadas ao culto. Os habitantes são de 4 a 5 mil e esse número cresce diariamente. Há também lojas, e o comércio com o interior é intenso. Nas ruas, sempre são encontrados numerosos matutos, camponeses que vêm vender seus produtos e comprar objetos manufaturados dos de que têm necessidade.

Aquino (1980) destacou Henry Koster, em seus estudos, por ter permanecido por mais de dez anos no Nordeste, morando em Recife, e viajando por todas as províncias e cidades da região no início do século XIX, fazendo referência às cidades menores que se desenvolviam na área de influência do Recife. Ele cita Olinda, que apesar de ser cidade irmã, era uma cidade menor, comparada a Recife.

Olinda cresceu muito no século XVI. Construída nas colinas e ladeiras que desciam para as águas do Rio Beberibe, no Varadouro, e que abasteciam a população. Seu período áureo, de acordo com Andrade (1979) foi 1630, quando possuía 4800 habitantes, sendo 4000 negros escravos. Até que, durante a ocupação holandesa, a cidade foi incendiada e os holandeses preferiram a comodidade da península donde se comunicava melhor com a Europa e controlava a saída de todos os açúcares da várzea do Capibaribe. Em 1637, moradores puderam reconstruir as suas casas e o golpe fatal na cidade foi em 1639 quando a Câmara dos Escabinos (nome dos membros) foi transferida para a capital holandesa, alegando ser esta cidade mais populosa que Olinda. Em 1857, Olinda foi descrita por Hadfield (*apud* SOUTO MAIOR & SILVA, 1992, p.169) como “um bairro ou subúrbio a leste em relação à Santo Antônio, que seria outro bairro a oeste onde se situam os escritórios e secretarias do governo. O

Recife, por sua vez, é o local de negócios e onde todos os comerciantes estrangeiros estão instalados.”

Koster (*apud* AQUINO, 1980) passou também por Igarassú, vila à época de sua viagem, em 1810:

Igarassú demonstra claramente ter usufruído de maior prosperidade que a presentemente possui. Muitas casas têm dois pavimentos mas estão deterioradas e algumas com aspecto de decadência e ruína. As ruas são calçadas, mas carecem de reparos em vários lugares. Constam muitas igrejas, um convento, o recolhimento ou retiro para as mulheres, casa de câmara e prisão. Sua prosperidade era devido antigamente à feira semanal do gado que reunia num plaino vizinho mas, há poucos anos, mudou-se para os arredores de Goiana. Igarassú tem muitos moradores brancos, várias lojas, um bom cirurgião, educado em Lisboa. É o local de reunião dos agricultores, na distância de muitas léguas, seja para embarcar suas safras de açúcar, seja para adquirir objetos de necessidade. Esta vila contará cerca de oitocentos habitantes, computando as choupanas esparsas pelas imediações.

Em Igarassú estava a feitoria de Cristóvão Jacques, fundada em 1516, que serviu de referencial para a instalação do marco divisório entre as capitânicas de Pernambuco e Itamaracá, que abarcava a Parahiba e Rio Grande do Norte. Foi ainda nesse ponto que desembarcou o primeiro Donatário de Pernambuco, Duarte Coelho, como ainda aqueles que o acompanhavam com a missão de dar início ao povoamento da Colônia. Muitos seguiram para as várzeas dos rios Capibaribe e Beberibe, mais apropriados ao cultivo da cana, tornando-se Olinda a capital dessa civilização em formação.

Se no século XIX, Recife, que era uma grande cidade brasileira, apresentava tantos problemas, a Parahiba, afinal não estava tão atrasada. Era maior que Igarassú, igualava-se a Olinda, e só perdia mesmo para Goiana. Ademais, foi visitada por Henry Koster, Daniel Kidder e Ave-Lallemant que enxergaram, segundo Aquino (1980, p.16) :

a estagnação de seu crescimento, a feição sacral de seu centro, a insipidez dos arredores assinalados por fétidos mangues, as excelências do pão, propiciado pela água que brotava das fontes, algumas das quais dotadas de propriedades medicinais e, principalmente o isolamento da cidade, visto que se chegava pelo complexo mar-rio, visto que a estrada proveniente de Recife bifurcava à altura de dois rios.

Assim descreveu Koster a Parahiba em 1811(*apud* AQUINO, 1980, p.67):

A cidade da Paraíba (lugares de menos população nesse país gozam desse predicamento) tem aproximadamente dois a três mil habitantes, compreendendo a parte baixa. Há vários indícios de que fora mais importante que atualmente. Trabalham para embelezá-la mas o pouco que se realiza é à custa do governo, ou melhor, por querer o governador deixar uma boa lembrança de sua administração. A principal rua é pavimentada com grandes pedras, mas devia ser reparada.



As residências têm geralmente um andar, servindo o térreo para loja. Algumas delas possuem janelas com vidros, melhoramento há pouco tempo introduzido no Recife. O convento dos jesuítas é utilizado como palácio do Governador e o Ouvidor tem aí também a sua repartição e residência. Os conventos das ordens Franciscana, Carmelita e Beneditina são amplos edifícios quase desabitados. O primeiro tem quatro ou cinco frades, o segundo dois, e o terceiro apenas um. Além desses, a cidade possui seis igrejas. As fontes públicas na Paraíba foram as únicas obras desse gênero que encontrei em toda a extensão da costa por mim visitada. Uma foi construída, creio, por Amaro Joaquim, Governador recente, tem várias bicas e é muito bonita. A outra que se está fazendo é bem maior. A fiscalização das obras públicas era a melhor ocupação do Governador.

As observações de Koster apontam para o fato de que a cidade da Parahiba tinha menor porte que Goiana. Talvez por isso entendesse que a palavra cidade se referia às pequenas aglomerações, desconhecendo que a Parahiba nascera cidade, por ordem real, com o nome de Nossa Senhora das Neves e que, apesar de pequena, era uma capital. Para ele, era um lugar esquecido pela civilização que ele nem considerava cidade, mas, para o Governador, as obras públicas refletiam a importância de seu ofício, que incluía o de urbanista.

O Reverendo Daniel Parrish Kidder esteve no Nordeste e Amazônia no final dos anos de 1830 e início de 1840 propagando a sua fé evangélica. Suas observações são, portanto, permeadas de valores morais protestantes, sobretudo ao descrever os festejos do dia da padroeira da Parahiba, achando tudo ridículo e, sobretudo, imoral, posto que realizado em nome da religião. No tocante à educação, encontrou um jovem que havia terminado os estudos e não sabia ler nem escrever, assim como seus irmãos. Para ele, essas foram as mais penosas observações da Parahiba. Seu texto segue descrevendo os passeios a cavalo pela cidade e cercanias com certa neutralidade de observador até perceber a suntuosidade das Igrejas, destacando-se na paisagem da pequena cidade (Kidder *apud* AGUIAR & OCTÁVIO, 1989, p. 88):

À medida que caminhávamos pelas paredes solitárias, refletíamos sobre as somas colossais empregadas na construção de conventos em todas as cidades deste país inexplorado e retrógrado [...] O Governo demonstrou critério utilizando esses edifícios para fins utilitários, sempre que possível, e, se ao fim de mais um século não passarem eles de montões de ruínas, a culpa caberá inteiramente ao Estado.

Aquino (1980) nos informa ainda sobre a presença de Ave-Lallement na cidade da Parahiba em 1859. Subindo o rio Paraíba viu a cidade aparecendo entre os mangues e achou-a bonita vista de longe, mas dissera que não vira ainda capital de província com arredores tão insípidos.

A natureza tropical era muito marcante na Parahiba, pelo fato de a província não ter prosperado tanto quanto a rica província vizinha de Pernambuco, onde as matas foram rapidamente consumidas pelo fogo para a expansão dos canaviais, como vimos anteriormente. Koster assim descreveu (*apud* AGUIAR & OCTÁVIO, 1989, p. 77):

A paisagem vista das janelas é uma linda visão peculiar ao Brasil. Vastos e verdes bosques, bordados por uma fila de colinas, irrigados pelos vários canais que dividem o rio, com suas casinhas brancas, semeadas nas margens, outras nas eminências, meio ocultas pelas árvores soberbas. As manchas dos terrenos cultivados são apenas perceptíveis.

Conscientes de que a característica implícita ao conceito de paisagem é quem a observa e que, no caso brasileiro, sobretudo no século XIX, a paisagem foi observada, descrita e comentada por viajantes estrangeiros que, deparando-se com uma realidade diferente das suas, observaram-na a partir de seus próprios conceitos, estruturas mentais e parâmetros culturais, vimos que esses relatos influenciaram sobremaneira o pensamento e os discursos sobre as cidades brasileiras do passado, consideradas por vários autores como retrógradas, conforme analisado no capítulo dois.

Conscientes ainda de que na leitura da representação da paisagem existem contextos ideológicos e culturais específicos, faremos um breve passeio pela história da cidade da Parahiba, a partir dos seus principais autores e das principais fontes bibliográficas publicadas e disponíveis para a população. Considerando as descrições da paisagem enquanto documento concreto e simbólico, tentaremos relativizar os discursos mistificados sobre o passado numa tentativa de maior aproximação com a realidade daquele presente de então.