

Labor e Ócio: melhoramentos portuários e espaços urbanos de socialização em Recife/ Brasil (séculos XIX e XX)

Labor and Leisure: Port Improvements and Urban Social Spaces in Recife / Brazil (19th and 20th centuries)

Yuri Simonini

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil

Angela Lúcia Ferreira

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil

Abstract

The port of Recife, despite having a naturally sheltered anchorage, was susceptible to silting from the rivers that flow there with negative impact on city dynamics. Among nineteenth-century proposals, Raphael Archanjo Galvão Filho sought a solution based on fluvial physical-geographic knowledge and it was the basis for subsequent projects and actions, in a moment of urban reforms with an important introduction of new habits of social coexistence. This article aims to understand the implications of the technical-nature clash in the port improvement works that contributed to the creation of spaces for sociability practices at the city. By focusing on the works carried out during the second half of the 19th century and the beginning of the 20th, supported by technical and ministerial reports, journals and pertinent bibliography, the analysis was supported by contributions from Urban Environmental and Social History. It was noted the interventions resulted in the control of river-related obstacles and allowed the use of material removed by dredging in landfills, rectifying its margins. The production and reframing of spaces, the result of demolitions and improvements to the port area, lead to the installation of various urban collective equipments, such as gardens, public sidewalks, cafes and restaurants with "French and English culture".

Keywords: port infrastructure, fluviography, technical culture, hybrid landscapes

Resumo

Apesar de contar com ancoradouro naturalmente abrigado, o porto de Recife era susceptível ao assoreamento proveniente dos rios que ali desaguam, impactando negativamente nas dinâmicas da cidade. Das diversas propostas oitocentistas, a de Raphael Archanjo Galvão Filho buscou solução a partir do conhecimento físico-geográfico fluvial e foi base para os projetos e ações subsequentes, em um momento de reformas urbanas com importante introdução de novos hábitos de convivência social. Depreender, portanto, as implicações do embate técnica-natureza nas obras de melhoramento do porto que contribuíram na criação de espaços para as práticas de sociabilidade na cidade, é o objetivo deste artigo. Ao focar as obras efetivadas durante a segunda metade do século XIX e início do XX, abalizada pelos relatórios técnicos e ministeriais, jornais e bibliografia pertinente, a análise amparou-se nos aportes da História Ambiental e Social Urbana. Divisou-se que as intervenções resultaram no domínio sobre os entaves relacionados aos rios e permitiram o emprego do material dragado em aterros, retificando suas margens. A produção e redefinição dos usos dos espaços, fruto das demolições e das benfeitorias da zona portuária, proporcionaram a instalação de diversos equipamentos coletivos urbanos, como jardins, passeios públicos, cafés e restaurantes à "moda francesa e inglesa".

Palavras-chave: infraestrutura portuária, fluviografia, cultura técnica, paisagens híbridas

Considerações iniciais

“A bem dizer, o porto foi a pia batismal da nossa cidade”. A fala inicial do discurso de Mário Sette¹ (1945, p. 4) na Escola de Aprendizes Marinheiros de Pernambuco em agosto de 1945 possui similaridades com a famosa frase atribuída a Heródoto no século V a.C., “O Egito é uma dádiva do Nilo”. Em ambas, encontra-se o princípio de que um elemento natural em particular foi responsável pelo surgimento, respectivamente, de cidades e/ou de civilizações. A ideia de civilização é acompanhada de outras, tidas benéficas ao novo mundo urbano. Isso se torna enfático quando termos mais hodiernos como modernidade, modernização se atrelam às benesses da vida na urbe. A adição ou melhoramento de determinados equipamentos urbanos, como o porto igualmente despontam em elementos emergentes dessa civilização. Entretanto, o que no ano de 1945 era fato consolidado, em décadas ou séculos passados foi o descortinar de uma saga que implicou em grande embate entre técnica e natureza.

A conjugação de fatores como o rio que desemboca para o Oceano Atlântico, as atividades portuárias ali instaladas e a transformação material de Recife, capital de Pernambuco, alterariam não somente a área física da cidade, mas também os hábitos, o cotidiano e o próprio modo de viver de seus moradores nos novos ambientes criados. Dessa forma, objetiva-se, neste artigo, apreender as implicações do embate técnica-natureza nas obras de melhoramento do porto que auxiliaram na criação de espaços para as práticas de socialização na cidade, durante a segunda metade do século XIX e início do XX.

A privilegiada localização de Recife² evidencia a conformação físico-geográfica propícia à instalação de um porto naturalmente abrigado das intempéries e das marés. Tal condição é considerada pelo engenheiro hidráulico e tratadista Levenson Francis Vernon-Harcourt (1885, p. 3) ao comentar que “não existe portos naturais nas linhas de comunicação mais próximas com outros países, ou estar adequadamente situados para fins

estratégicos”.³ Não é sem intenção, portanto, a fala de Sette em realçar a principal vantagem do porto pernambucano frente aos demais ancoradouros brasileiros:

desse singular porto tão diferente dos outros do país, não desenhado por montanhas, não protegidos por ilhas, não em cercaduras de praias, mas apenas possibilitado por uma faixa mais emersa de recifes, capricho geológico de séculos remotíssimos, muralhas alteadas como propósito diante da península para resguardá-la dos golpes causados pelas vagas. (Sette, 1945, p. 9).

Contudo, a dádiva da natureza esbarrou, em diversos momentos, nos avanços tecnológicos e o uso do conhecimento técnico gerou tensões no trato com o meio natural. Destarte, mesmo diante de condições favoráveis, afirmava o presidente da província, em 1869: “O melhoramento do porto reclama séria atenção do governo” (Portela, 1869, p. 18).⁴ A reclamação se justificava pelo crescimento gradativo do volume de exportação que o país assistia em meados do século XIX, aliado ao contínuo aumento do tamanho e calado dos navios em circulação no Atlântico. Com portos considerados defasados e sem recursos próprios para executar as necessárias obras de melhorias, o Governo Imperial promulgou o Decreto de n.1.746, de 13 de outubro de 1869, autorizando a construção de docas e de armazéns de carga por firmas nacionais e estrangeiras, mediante concessão de 90 anos de usufruto. Iniciava-se, neste momento, um longo processo de readequação infraestrutural em diversos portos brasileiros (Simonini, 2021).

As ações no sentido de mais benfeitorias resultaram – e ainda resultam – não apenas no incremento comercial, mas na criação de espaços híbridos, parte natural, parte artificial. Originam-se aí os conflitos entre seus segmentos, uma vez que o emprego de tecnologias construtivas incide diretamente na linha costeira/fluvial, modificando correntezas, aterrando áreas lideiras e recriando paisagens. Esses “atos técnicos” são, reportando a José Ortega (*apud* Dantas e Ferreira, 2017), mais

do que uma resposta; são uma necessidade humana de enfrentamento de um problema, cuja tecnologia tenderá a sobrepor o meio ambiente.

Nesse sentido, diversos projetos foram elaborados ao longo do século XIX para adequar o porto de Recife às novas demandas, em particular, focados em dois pontos: o assoreamento do canal e o uso do material a ser dragado. Dentre eles, destaca-se o projeto apresentado pelo engenheiro Raphael Archanjo Galvão Filho, de 1870, o primeiro após a promulgação do mencionado decreto imperial, que autorizava a atuação privada nas sucessivas construções de estruturas portuárias em fins do século XIX.

A urgência manifesta e as ações efetivas de melhoramento do porto acarretavam, grosso modo, em diversas consequências. O progresso econômico ecoava em alterações culturais que, por sua vez, podiam revelar a necessidade de mudanças espaciais em um processo de dinâmicas de mútuas influências. As elites dominantes, políticas, econômicas e intelectuais, imbuídas do desejo de incorporar valores considerados civilizatórios, pressionavam ações direcionadas a criação/destruição de espaços específicos na urbe, – ideia em construção *pari passu* com a introdução do ideal de modernidade – que as colocassem em sintonia com modelos ingleses e, sobretudo, franceses.

Assim, da mesma maneira como em outras cidades, e em particular nas diversas capitais brasileiras no século XIX, as transformações que começaram a surgir em Recife foram frutos não apenas da

influência exercida pela Corte estabelecida no Rio de Janeiro, mas também e principalmente pelo convívio constante entre estrangeiros (ingleses e franceses, entre outros) e os comerciantes locais, os políticos, os senhores de engenho etc., levando alguns desses componentes das classes dominantes a se confrontarem com uma realidade sociocultural diferente desencadeando nesse grupo uma busca pela adequação e equiparação ao novo

contexto social europeu baseado na sociedade parisiense e seus conceitos de civilização e modernidade. (Silva, 2011, p. 215).

Ao levar em conta, neste contexto, as decorrências dos conhecimentos técnicos nas intervenções sobre o meio natural e das alterações no modo de viver na cidade, a análise aqui se fundamenta nos pressupostos teórico-metodológicos da História Ambiental Urbana (Jørgensen, Jørgensen e Pritchard, 2013; Martinez, 2006; Melosi, 1993), no que se refere ao processo histórico de transformação da natureza em áreas urbanizadas e da História Social (Barros, 2004; Burke, 2012; Febvre, 1992), no que tange a dimensão social de um determinado grupo ou sociedade e suas alterações nas práticas, vivências, cotidianos, entre outros. De modo mais específico, os dois pressupostos se relacionam no momento em que as ações de melhoramento portuário permitem tanto o incremento econômico quanto estabelecem, ao mesmo tempo, a introdução de novos costumes e novos espaços na cidade, incluindo os de lazer e ócio em detrimento da paisagem antes natural, agora reconfigurada.

Como fontes empíricas e documentais, pautou-se nas informações e dados contidos nos relatórios técnicos e administrativos dos ministérios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e da Marinha, apoiado também na bibliografia pertinente. Para dar conta da análise desse material e apresentar as articulações técnica-natureza-espaço urbano e sociedade, o artigo apresenta inicialmente a situação do porto do Recife na segunda metade oitocentista e o estudo realizado pelo engenheiro Galvão Filho sobre o rio Capiberibe, ícone das intervenções. Em seguida, aponta as realizações materiais das obras de melhorias como parte de um projeto maior de construção da nação moderna. Os avanços que confluíram no desenvolvimento do porto e, por conseguinte, da própria cidade resultaram em diversas e profundas modificações na dinâmica urbana de Recife. O último item aborda uma dessas diversas alterações, a criação de novos usos de lazer e

ócio nas áreas próximas ao rio e ao porto da cidade, decorrentes tanto de suas atividades como das implicações de suas obras.

O porto do Recife e o rio Capiberibe, um trabalho de Penélope

Na manhã do dia 8 de fevereiro de 1867, o presidente da província, Conde de Baependy (1869, p. 36) informava sobre a inesperada cheia do Rio Capiberibe. Sua comunicação apontava para a destruição de pontes e para os infortúnios das “muitas famílias, que residiam nas margens do mesmo rio”. Alertava para o aumento das águas, “que se espraiaram por uma grande extensão, ficando muitas casas completamente alagadas, e sofrendo seus moradores, além do risco de vida, muitos e consideráveis prejuízos”.

Sem condições financeiras para executar os serviços necessários, o Conde (1869, p. 36) recorreu ao Ministério da Agricultura, Comércio de Obras e Públicas a fim de auxiliar os atingidos pela inundação e, ao mesmo tempo, solicitou ao engenheiro Raphael Archanjo Galvão Filho que executasse estudos iniciais e os orçamentos dos reparos a serem feitos, nos quais incluíam os “que são relativos ao melhoramento do porto desta capital”. Dessa forma, trazia-se à tona novamente a relação entre o rio e as instalações portuárias. A instalação de um ancoradouro na foz do rio incluía como possíveis benefícios o abastecimento de água doce e acesso ao interior, entre outros. Além das vantagens supracitadas, o local escolhido para o assentamento da cidade contava com arrecifes para proteção de sua linha costeira. Era um porto naturalmente abrigado e, portanto, propício para o escoamento da produção canavieira desde o período colonial. Por conseguinte, se tornou um dos mais importantes centros econômicos da América Portuguesa, ainda no século XVI.

O local de convergência dos rios Capiberibe e Beberibe (Figuras 1 e 2), em especial o Capiberibe, garantia à sede pernambucana a alcunha de “Veneza Brasileira”, além de criar uma relação íntima com a sua

identidade, observadas por Raimundo Arrais (2004, p. 77) ao discutir esse sentimento na leitura do sociólogo e antropólogo Gilberto Freyre: “Dentro dos encantos da ‘paisagem tradicionalmente recifense’, o rio Capiberibe, (...), é o elemento que mais firmemente se conserva como símbolo da permanência dos atributos próprios da cidade”.

Todavia, o que se constituíam vantagens na sua implantação e importância no cenário nacional, se tornaram problemas ao longo do século XIX. O informe do presidente provincial não era algo incomum, mas se agravava no momento em que Pernambuco mantinha forte ascensão econômica e incremento populacional. Essa presença antrópica, fixada nas margens do rio, trouxe consequências diretas para o porto. A largura do canal de acesso se estreitou em 1866 devido à “grande quantidade de lixo que diariamente se deita no rio, e que o vai entulhando”. O conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo (1866, p. 47), solicitava urgência na “adoção de medidas que obstem a continuação de tão abusiva prática, a qual inutiliza os esforços empregados para o melhoramento do porto”.

Esse entulhamento se somava a inerente dinâmica do regime pluvial, responsável pela constituição das ilhas lodosas e dos manguezais sobre os quais Recife se assenta. Arrais (2004) se utiliza das observações de Josué de Castro⁵ para traduzir a estreita ligação desse fenômeno com os arrecifes que protegem a foz:

A cinta de pedra dos arrecifes atuou como anteparo bloqueador, impedindo o carreamento dos detritos aluvionais para o mar, conduzindo-os para os vastos manguezais que recobriam as áreas úmidas das planícies, alimentando uma variada fauna de crustáceos que entraram com maior parcela no esforço animal para edificar os solos, abandonando suas carcaças que se iam agregando ao pé das raízes dos mangues, fundando núcleo original dos trechos que iriam passar de matéria líquida a matéria sólida, fazendo a terra se irromper das águas. (p. 100)

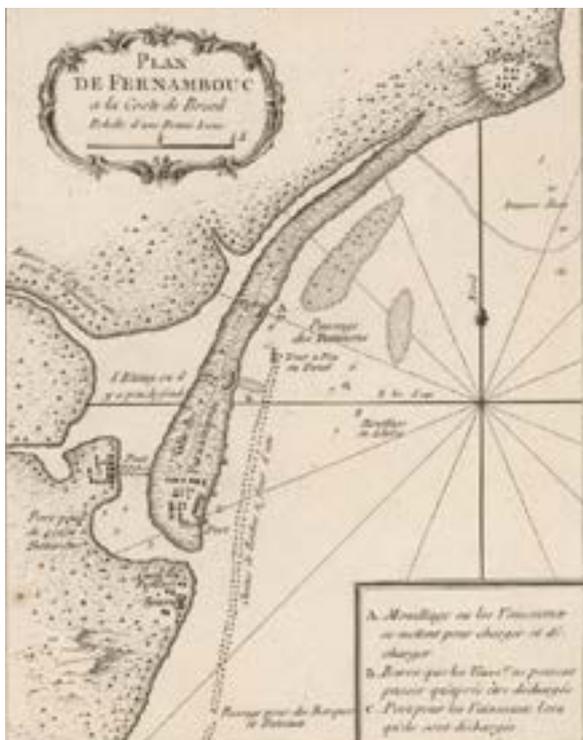


Figura 1. Plan de Fernambouc a la coste de Brésil, de Jacques Bellin, 1764. A confluência de aspectos físico-geográficos e econômicos deram as condições para ali cantar a sede da província. David Runsey Map Collection. Recuperado de <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~232917~5509489>



Figura 2. A Recife atual. Os arrecifes que nomeiam a cidade se constituíram em barreiras naturais, permitindo a instalação de um porto sem maiores intervenções humanas. Porto Digital. Recuperado de https://www.portodigital.org/arqSite/leocaldas_DSC0205.jpg

Os fluxos dos rios que carregam sedimentos são detidos nos afloramentos rochosos, acumulando-se na bacia e diminuindo, por conseguinte, as áreas de atracação dos navios. Se, por um lado, os arrecifes protegem o porto contra as marés, por outro, permitem seu assoreamento. É nesse aspecto que as ações destinadas às melhorias da área portuária se focam. Em 1875, o engenheiro José Ewbank da Camara revelou em seu levantamento que, desde 1815, um total de 25 projetos, pareceres e sugestões de melhoramentos do porto de Recife foram apresentados. Os valores estimados de execução dessas obras variavam entre 176.000 e 1.320.000 contos de Reis.

Para Alessandro Filipe de Meneses Gomes (2016, p. 365), nenhum deles foi posto em prática de modo efetivo, uma vez que o Império “viveu o dilema de qual plano adotar”. Tal paralisia, continua Gomes (2016), se deu por ingerências políticas. Ou seja, não eram as soluções inapropriadas, mas a forma de executá-las, afinal o Império “abusou dos pareceres de engenheiros nacionais e estrangeiros para esquivar-se de uma deliberação favorável às docas ou ao regime de execução direta. Enquanto isso, as obras do porto foram tocadas pelo sistema administrativo”, uma vez que o aludido Decreto Imperial de n. 1.746 não surtiu o efeito imediato esperado (Simonini, 2021).

As obras em questão atendiam a construção de molhes, retificação das margens para atracação, entre outros, porém a preocupação dos Poderes Públicos se centrava na retirada do material de fundo do rio via dragagem mecânica. O método, explicado pelo engenheiro Alfredo Lisboa (1914), demonstrava a junção entre obras fixas – como as guias-correntes – e as ações “móveis”, o maquinário, que permitiriam contornar o problema do assoreamento:

À medida que nos canais de acesso e rios navegáveis prosseguiram as obras de correção do regime, de defesa contra o arrasto arenoso do litoral e de limpeza e aprofundamento do leito, sem alcançar-se

melhorar as condições de navegabilidade na proporção em que o ascendente movimento marítimo comercial e os crescentes reclamos dos navegantes o iam exigindo, impulso cada vez maior se foi dando à dragagem pelo emprego de material mais possante e perfeito; assim, ao passo que os cascos das dragas iam avolumando-se e tornando formas mais apropriadas a receber propulsores próprios e a arcar mais vantajosamente contra a agitação das águas, os maquinismos e aparelhos foram-se aperfeiçoando-se, mormente como progresso concomitante da indústria do ferro e do aço, e a sua capacidade de trabalho foi crescendo, quer no sentido de levar a escavação a profundidades cada vez maiores, quer para produzir mais propício efeito útil; ao mesmo tempo, foram-se modificando e simplificando os processos empregados, quer no modo de dragar, quer no de remover e despejar o material escavado; e com tudo isto barateava gradativamente o preço médio da unidade de trabalho, se bem que sempre variável com a natureza do leito a aprofundar, com a distância do transporte e os meios empregados no lançamento do material dragado. (p. 210)

Diante do emprego dessa solução, os governantes pernambucanos insistiram na necessidade do uso de equipamentos mais adequados. O comendador Henrique Pereira de Lucena, já em 1873, ao comentar a atuação das dragas, afirmava: “Os resultados, porém, até hoje obtidos são insignificantes, e não correspondem às despesas que se tem feito” (Lucena, 1873, p. 11). Ainda de acordo com Lucena, mesmo usando vinte dragas o efeito seria aquém do esperado. Por isso, o comendador fez alusão à história de Penélope, a fim de criticar ações que logo se desfazem por tentar “destruir os efeitos, sem procurarmos destruir as causas”.⁶

Enquanto a causa não era combatida, os serviços de dragagem continuavam, tal como reportado por Lucena em 1874. Na preamar, navios de 18 pés de calado já adentravam no porto, com possibilidade de incremento

para embarcações de até 23 pés, caso a profundidade fosse a mesma em todos os pontos de ancoragem. O comendador acrescentava:

Para que esse melhoramento se torne mais profícuo, lembra ainda aquele inspetor a conveniência de ser cada uma das dragas auxiliadas por dois vapores, pois sendo, como atualmente por um só, tem aquela de paralisar os trabalhos à espera que este volte do lamarão, onde vai deixar a areia recebida, bem como propõe que sejam empregadas nesse serviço mais duas dragas, auxiliada cada uma igualmente por dois vapores, e bem assim por uma outra de pequenas dimensões para trabalhar entre as pontes e nos lugares de pouco fundo. (Lucena, 1874, p. 13)

Concomitante aos serviços executados, o governo solicitou ao engenheiro Galvão Filho, em 1870, estudos sobre “as causas das cheias dos rios que desaguam no porto do Recife, e os meios de evitar os seus efeitos, e examinar os diferentes projetos que têm sido apresentados para melhorar o mesmo porto, trabalhos complementares, e análise detalhada de cada um deles”. A análise, concluída no mesmo ano, desvela uma mudança na forma de intervenção antrópica no meio ambiente e que teria implicações diversas na cidade, na forma como ela se organizava espacialmente ou nas práticas sociais ali evidenciadas para usufruto daqueles que com acesso às benesses da modernidade e modernizações daí surgidas.

Das idealizações a realidade: a saga dos melhoramentos do porto de Recife

Não existem informações precisas sobre a trajetória profissional de Raphael Archanjo Galvão Filho. Entretanto, encontram-se diversos registros da atuação do engenheiro na Sociedade Auxiliadora Nacional na década de 1860, como sócio em empreendimentos diversos, a exemplo da proposta para o abastecimento de água potável da cidade do Rio de Janeiro em 1873. Tal qual diversos colegas, Galvão Filho transitou entre o

arquétipo de engenheiro-empresário e o de engenheiro-burocrata (Simonini, 2021).

Na condição de consultor, o engenheiro foi nomeado pelo Ministério da Agricultura em 1870 para dar seu parecer sobre o rio Capiberibe. Intitulado, “Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguam no mesmo porto e o meio de removê-lo”, o relatório aborda a questão em três partes, que incorpora desde uma esclarecedora revisão das propostas anteriores à apresentação das análises e soluções fundamentais do seu trabalho.

Ao fazer uma retrospectiva, na primeira parte “Sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco”, Galvão Filho (1870) detalha as propostas apresentadas ao longo do século XIX até aquela data. Em sua análise, evidencia a classificação dos projetos segundo a modalidade de interferências no meio natural: 1) os que mudam o regime natural dos rios na entrada do ancoradouro; 2) os que conservam o mesmo regime, mantendo o escoamento das águas por meio do porto; e 3) os que focavam no sistema de docas e de carga e descarga de mercadorias. De acordo com essa categorização, têm-se como exemplos da primeira condição os projetos de Louis Vauthier em 1845 (2º Projeto); o de John Blount e Henrique Law em 1856 (Figura 3); o de William Peniston em 1857; o da comissão liderada pelo almirante Rodrigo Freitas, em 1870; o de Emmanuel Liais, em 1861; e o de Charles Neate e Christopher Lane, em 1862. Já a segunda inclui as propostas do Barão de Caçapava, em 1819; a de Júlio Boyer, em 1838, a de Louis Vautier, em 1815 (1º projeto); a do brigadeiro Moraes Ancora, em 1864; a da comissão composta pelo almirante Freitas, Elisiario dos Santos e José Mamede Ferreira, em 1849; a de Charles Neste, em 1854 (1º Projeto); a de Thomaz Lowden, em 1858; a de Henrique Law em 1862 (2º Projeto); a de Manuel Barreto e Eduardo Mornay, ambos de 1865. A respeito do último grupo, Galvão Filho não menciona informações acerca de seus casos significativos.

As divergências destacadas por Galvão Filho iam além das categorias por ele estabelecidas e desvelava a falta de consenso sobre a melhor solução para o porto de Pernambuco. A ausência de diálogos entre as várias propostas e, por vezes, as incertezas que os profissionais perpassavam acerca de suas sugestões originais, o fizeram comentar:

Vê-se, portanto, que na apreciação das duas ideias características do sistema adotado nos projetos em que colaboraram

vinte senhores engenheiros não houve unidade de pensamento, já na base do sistema, e já nas questões secundárias; notando-se que cada autor de projeto diverge dos seus antecessores no mesmo trabalho, e sendo chamado a estudar de novo a questão modifica radicalmente as suas primeiras ideias, e acaba por abraçar outras inteiramente opostas. (Galvão Filho, 1870, p. 8-9)

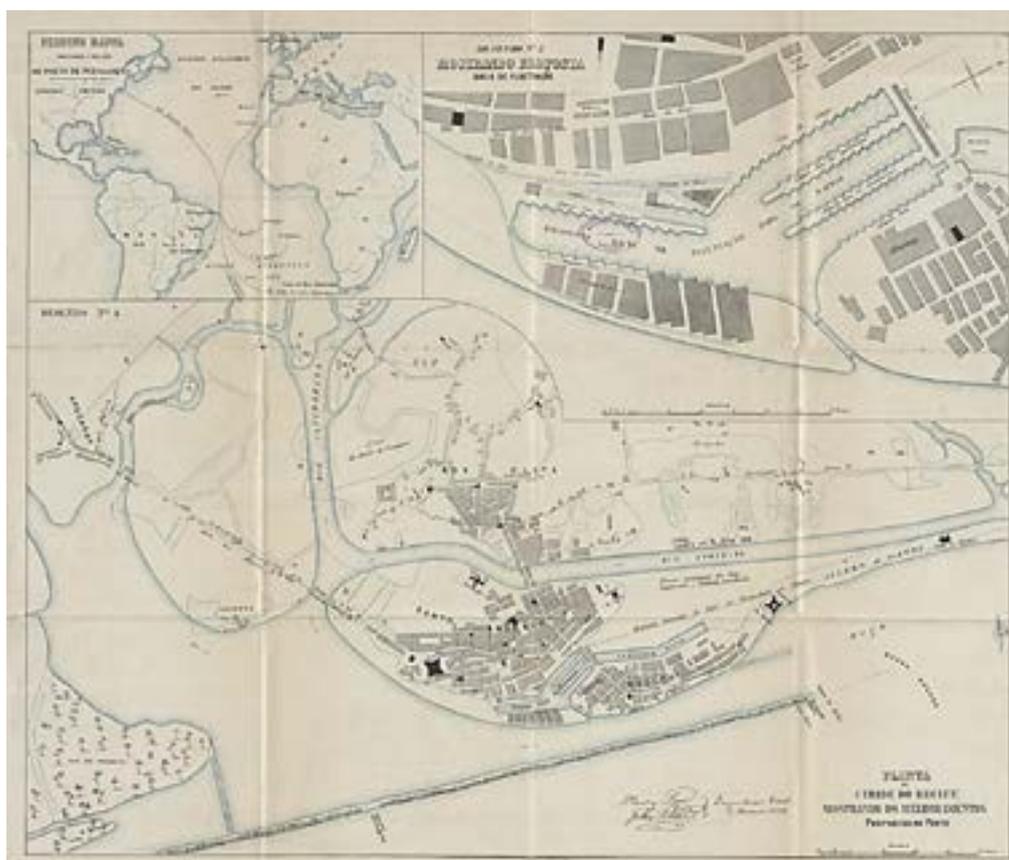


Figura 3. Proposta de melhoramentos elaborada por John Blount e Henrique Law em 1856, que objetivava, dentre outras ações, aterrar a margem oriental do Beberibe e canalizar este rio e o Capiberibe. Gomes, 2016, p. 183.

Tal constatação permitiu a Galvão Filho assumir uma diretriz em sua proposta: as ações deveriam se centrar na dinâmica fluvial e não apenas na área portuária. A segunda parte, denominada “Sobre as causas das cheias dos rios que desaguam no mesmo porto” abordava e discutia a natureza de vários fenômenos físico-geográficos que influíam diretamente no regime do rio (chuva, ventos, topografia, entre outros). Destaca, assim, o conhecimento sobre as características locais, em especial a meteorologia com ênfase na densidade do ar, estado “hygrométrico” e precipitação pluviométrica, usando média histórica registrada nos Annaes de Medicina Pernambucana.

Após se deter sobre os ventos e as características geológicas das bacias dos rios, o engenheiro os transforma em variáveis interdependentes. Com efeito, quando se conjugam as chuvas e as áreas de abrangência fluvial, Galvão Filho (1870, p. 36) observa que “se chover dois ou três dias nos planaltos da cordilheira Borborema, ainda que não haja o menor vestígio de chuvas na cidade do Recife ou na de Paraíba, pode-se verificar cheia accidental”.

A relação do aumento da extensão do rio Capibaribe pela sua sinuosidade, percorrendo vales pouco inclinados, e as intensas chuvas o induziu a identificar o efeito da infiltração de água no solo arenoso e argiloso, encharcando-o. Daí advém a sugestão de retificação do rio, encurtando-o e diminuindo a capacidade de absorção do solo e da velocidade de vazão, desde que acompanhado de obras de contenção, como diques ao longo da bacia (Galvão Filho, 1870).

Por fim, em seu último item, “Estudo sobre os meios de evitar as cheias dos rios que desaguam no Porto de Pernambuco”, destaca as soluções de engenharia direcionadas a canalização dos rios, por meio de muralhas em suas margens que igualmente impediriam a inundação das áreas circunvizinhas. Contudo, afirma Galvão Filho (1870), essa medida é de custosa execução e de caráter temporário, uma vez que o acúmulo de sedimentos

diminui a profundidade do canal, facilitando o transbordo de água.

Ao término do informe, em uma visão que vai além das intervenções convergentes para a melhoria e soluções específicas a área portuária, as propostas buscavam atender os interesses da agricultura. Com o emprego de diques longitudinais a fim de evitar a concentração de água, a desviava para canais de irrigação, como o caso exemplificado das obras nos rios franceses de Saône e Loire, a saber: 1) abertura de valetas horizontais perpendiculares aos córregos tributários; 2) criação de reservatórios nos vales com sangradouros; 3) estabelecimento de bacias de sedimentação para reter material orgânico – adubo; 4) transformação das cidades à mercê dos rios em ilhas artificiais; e 5) elevação do solo dos vales, modificando o regime dos rios (Galvão Filho, 1870).

Ao fazer uma auto avaliação, o engenheiro reconhece que tais proposições poderiam não ser efetivadas pelo alto custo de execução e por apresentar medidas que não tiveram a eficácia esperada em momentos anteriores, como as valetas horizontais. Galvão Filho (1870, p. 45) conclui não haver uma solução geral e que o “o melhor sistema é aquele que melhor consultar as causas gerais e locais que se quer evitar”. Nesse sentido, apesar das críticas, o engenheiro afirma que se faz necessária uma análise mais detalhada sobre o uso de diques de contenção e de valetas.

Com base nos levantamentos, Galvão Filho (1870) diz ser possível conter a metade ou um terço do volume de água escoado em uma cheia periódica do Capibaribe. Os cálculos demonstram que dez açudes impermeáveis, dez barragens transversais, dez bacias de sedimentação paralelas às margens do rio, além da escavação e retificação no braço direito do rio, próximo a ilha de Santo Antônio permitiriam escoamento rápido de metade do volume de vazão diária do rio a cada 24 horas.

Ademais de evitar as inundações das áreas lindeiras do rio, o relatório destaca que outras vantagens seriam obtidas: 1) aproveitamento

do material fertilizador das aluviões; 2) aumento da unidade local, corrigindo irregularidades “naturais”; 3) diminuição do assoreamento na foz; 4) manutenção da umidade das terras, em especial nas áreas de várzea; e 5) redução dos prejuízos materiais, estimados em torno de 1.000 e 2.000 contos por episódio decorrentes das volumosas chuvas. Os benefícios justificariam o alto custo de execução, orçado em 2.004:300\$000 (Galvão Filho, 1870). Em suas conclusões, Galvão Filho (1870, p. 53) afirma que não é possível separar as obras de contenção do rio daqueles referentes ao melhoramento do porto, uma vez que são serviços que se complementam, por estarem ligadas “ao interesse do comércio e da agricultura, a segurança de uma importante cidade e das povoações situadas à margem do rio, todos afetados pelo mesmo fenômeno”.

Esse primeiro estudo pormenorizado sobre as condições fluviais e as obras a serem executadas foram vistas como obras auxiliares em relação às de maior impacto, a exemplo das propostas dos engenheiros britânicos Neate e Lane⁷, isso porque, de acordo com o então ministro da Agricultura Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, o sistema exposto por Galvão Filho “ainda depois de completamente realizado, não prejudicará à execução de qualquer obra mais importante que no futuro tenha de ser empreendida” (Silva, 1871, p. 148). Apesar dessas iniciativas, o último quartel do século XIX não contou com a instauração de grandes obras.

No entanto, a partir de 1874, quatro anos após a apresentação do relatório de Galvão Filho, foi criado o serviço de Conservação do Porto, inicialmente sob a direção do engenheiro francês Victor Fournié⁸, ocupando-se majoritariamente na organização do pessoal e material, nos levantamentos e elaboração de cartas marinhas e nos serviços de dragagem (Almeida, 1877). Mesmo com a proposta realizada pelo engenheiro inglês John Hawkshaw em 1875, a retirada do material do fundo do rio continuou como principal ação, contando com 03 dragas; 02 vapores; 06 canoas; 01 batelão; 02 balieiras;

05 escaleres; 03 catraias; 03 lanchas e 02 bateiras.⁹

A vasa¹⁰ extraída entre 1875 e 1885, mais de 1.918.200 toneladas (Lisboa 1886) e todo aquele removido nas décadas seguintes concorreram para um importante objetivo, a dizer, a regularização (e possível nivelamento) topográfica em toda extensão de suas margens, criando áreas de expansão física da cidade e corrigindo algumas altercações como as assinaladas por Lisboa:

Uma das feições características do litoral desta cidade é ser muito baixo e sujeito a ser periodicamente submergido em todos os pontos onde o trabalho do homem não se tem ocupado em levantar seu nível, assim é que todos os edifícios se erigem sobre aterrados de data remota ou recente. Vastas extensões de terreno ainda hoje desaproveitadas continuam vagarosamente a ser assim alteadas, provindo o material de terraplanagem, ou das coroas de areia que obstruem os rios Capiberibe e Beberibe junto à cidade, ou do lixo resultante da limpeza das ruas; excepcionalmente provém de escavações feitas a grandes distâncias pelas administrações das diferentes ferrovias, para a formação das esplanadas de suas estações centrais; sendo que neste particular a administração da ferrovia do Recife ao Caruaru constituiu a sua extensa esplanada por preço fabuloso, adstrita como estava às cláusulas do contrato como empreiteiro. (Lisboa 1886, p. 9)

Somente a partir de 1887, após projeto aconselhado pelo engenheiro Fournié, se lançou edital para abertura de concorrência pública referente à execução das obras de melhoramento do porto, com cinco propostas. A empresa de Obras Publicas no Brazil iniciou os trabalhos de dragagem em 2 de fevereiro de 1889, porém interrompidas em 1892 e encerradas um ano depois devido ao parco avanço dos serviços (Silva, 1888; 1889; Souza, 1893; Costallat, 1894).

No decorrer do final do século XIX, outras vãs tentativas de se contratar empresas nacionais ou estrangeiras foram feitas. Nesse interim, o



Figura 4. Expansão da mancha urbana do Recife e dos seus aterros, 1648, 1840 e 1906, elaborado por José Luiz Mota Menezes. Menezes, 2016, s. p.

serviço de conservação do porto se direcionou para a manutenção das profundidades dos acessos ao porto via dragagem. As mensagens do início do século XX apontam que grande parte do material coletado continuava a ser colocado em estacadas de madeira ao longo das margens dos rios e, segundo Arrais (2004), ainda eram usados para o aterro da cidade, consolidando a possibilidade de ocupação de novas áreas edificáveis. Diversas são as menções na historiografia (e.g. Arrais, 2004; Menezes, 2016) e nos relatórios sem, todavia, quantificar e/ou localizar exatamente as superfícies criadas como, por exemplo, a camboa¹¹ de Santo Amaro ou, de forma geral, o constante no relatório de Lauro Severiano Müller (1904, p. 511): “Com a exclusão de uma pequena parte concedida a particulares, o material extraído pelas dragas, areias e vasas, foram depositados, como anteriormente, em estacadas construídas pela Comissão em diversos pontos do cais, para servirem de aterro”.

Desde a década de 1870, diversos intelectuais discutiam a ideia de modernização atrelada ao ideal de progresso, de civilização ao mesmo tempo em que criticavam o modelo monárquico e sua origem lusitana com a pecha de atraso (Alonso, 2009). A introdução dos princípios positivistas e a criação da Escola Politécnica do Rio de Janeiro no ano de 1874 deram vigor a tais ideias, em um momento cujas forças político-econômicas dirigentes almejam inserir o país no cenário mundial capitalista, com a adoção de medidas de reforma legislativa e infraestrutural (Bosi, 2003; Dias, 1994). Contudo, somente após

1889 os diversos projetos de modernização conseguiram sair do papel, tendo à frente os novos “missionários do progresso”, os engenheiros nacionais (Kropf, Herschmann e Pereira, 1996).

Nesse contexto, e sob a justificativa do ponto de vista técnico e comercial, o, agora Governo Republicano solicitou, ao engenheiro Alfredo Lisboa em 1908 a elaboração de um projeto a ser executado mediante nova licitação pública sob a fiscalização de uma comissão montada pelo Governo. Os serviços tinham como meta a construção de quebra-mares, molhes de pedra e cais de atracação, a dragagem geral do porto, além do aterro de áreas próximas para a criação de mais espaços destinados à carga e descarga de materiais, além de construção de sete armazéns devidamente aparelhados, dos edifícios administrativos e outros armazéns exteriores não excedentes. Por fim, “aparelhamentos dos cais com linhas de bitola de um metro, linhas de guindastes de portal elétricos, calçamento e drenagem das ruas” (Almeida, 1908, p. 1241).

Foram recebidas cinco propostas, analisadas por Lisboa, o qual deu parecer a cada uma delas em ofício de 30 de abril de 1908. Das apresentadas, venceu a dos proponentes os engenheiros Demetrio Nunes Ribeiro e Edmond Bartissol¹² (Almeida, 1909). A empresa em questão era a *Société de Construction du Port de Pernambuco* e contou como subempreiteira a *Société Française Industrielle d’Extrême Orient* que trouxe o material de grande capacidade para os serviços de dragagem. Além da construção, a *Société* teve permissão

para explorar comercialmente as atividades portuárias durante a execução das obras.

Enquanto as obras do porto avançavam, os poderes públicos locais iniciaram as ações de desapropriação de diversos edifícios nas imediações da área portuária como parte do projeto de reorganização urbana da cidade. Apenas em 1911, por exemplo, aproximadamente 34 prédios foram demolidos entre as ruas Tomé de Souza, D. Maria de Souza, Torres e Comércio. Outras desapropriações visavam a abertura das Avenidas Central e Marquês de Olinda, em prolongamento das pontes Sete de Setembro e Buarque de Macedo. Realizou-se acordos para desapropriação de sete prédios, mas outros 39 tiveram que ser intermediados pelo juiz seccional. No período anterior, estima-se a demolição de 49 prédios. Nesse considerado grande projeto de renovação, não se resguardaram nem mesmo os espaços religiosos. A Igreja do Corpo Santo (Figura 5) e do Arco da Conceição igualmente foram desapropriados e, posteriormente, demolidos (Seabra, 1911).

A *Société de Construction du Port de Pernambuco*, mesmo diante de diversas paralisações, conseguiu avançar, nos anos seguintes, em direção às necessárias obras estruturais demandadas por aqueles cujos negócios se relacionavam às atividades portuárias. A última revisão contratual estipulava prazo de conclusão para o dia 30 de abril de 1919 e o restante do pagamento à empresa no valor de 18.212.166 francos, o que não ocorreu devido à paralisação dos serviços (Rio, 1920). Em 29 de outubro 1920, após diversos problemas, a Inspeção de Federal de Portos, Rios e Canais encerrou formalmente o contrato, ao mesmo tempo em que o Ministério de Viação e Obras Públicas cedia ao estado de Pernambuco a concessão, exploração e a responsabilidade das obras a serem finalizadas (Rio, 1921). Concluía-se, assim, um largo período de organização estrutural e espacial do porto que não somente alterou significativamente o curso do rio, como também suas margens. Sobremaneira, a própria cidade se espalhou com as áreas de ampliação provenientes dos aterros e das demolições.



Figura 5. Demolição da Igreja do Corpo Santo, 1913. Fotografia de Francisco du Bocage. Brasileira Fotografica. Recuperado de <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/2046>

O porto sob reforma, e com o meio sendo gradualmente dominado, permitiu a entrada de embarcações, cada vez maiores e mais sofisticadas, possibilitando não somente o dinamismo econômico, mas também a circulação de novas ideias, costumes e conhecimentos. O processo que vinha se construindo no decorrer dos anos oitocentistas, agora desvelava uma Recife em busca de se “libertar” das amarras da cidade colonial, além dos inconvenientes ares provincianos. As consequentes transformações de fins do século XIX e início do XX incidiram em praticamente todos os aspectos da cidade. Uma faceta define não somente a alteração do tecido urbano, mas igualmente converge para a criação de espaços bem específicos em finalidade e função para práticas de novas sociabilidades trazidas nos navios que ali aportavam e para quem podia usufruir desses lugares, sejam os de consumo, sejam os de simples contemplação.

Ares da vida “moderna” e os espaços “civilizados” à beira-rio

O relatório de Galvão Filho (1870) e os diversos projetos estabelecidos no decorrer do último quartel do século XIX almejavam não somente dotar a cidade de um porto organizado, mas, sobretudo, o de modernização da própria cidade. Recife, no início do século XIX – estrangulada entre rios, mar e pântanos – era, na visão de cronistas estrangeiros, como Mary Graham (1990) e Louis Tollenare (1978), uma cidade com um belo potencial paisagístico, mas igualmente retratada como local sujo e mal edificado. O desenvolvimento do porto e consequente aumento da atividade comercial permitiria a cidade iniciar o processo de reestruturação urbana, com a criação da Repartição de Obras Públicas (ROP) em 1830, ampliado quando Louis Léger Vauthier foi nomeado para o cargo de engenheiro chefe em 1840 (Silva, 2011).

O esforço resultou, naquele momento, nas palavras de Bianca Cruz Anjos (2020, p. 340) em um processo “que viabilizou o alargamento das ruas, instalação de uma rede de esgoto,

reforma do Porto, preocupações com o saneamento e saúde pública, adoção de novos hábitos e descobertas médicas”. Dentre essas mudanças, verificam-se os atos de interação social dentro de circuitos pessoais mais ou menos homogêneos, para estreitamento de laços afetivos, econômicos e políticos – a exemplo do banho no rio e dos circuitos nos teatros, salões, restaurantes e cafés próximos ao rio e ao porto –, ou seja, novas práticas de sociabilidade e de espacialidades.

Diferentemente do banho de mar, a contraparte fluvial já era adotada desde o século XVIII pelos recifenses para fins de tratamentos de saúde e práticas de cura das enfermidades. O ato, como bem indica Rita de Cássia Barbosa de Araújo (2007, p. 161), se devia ao “saber médico – reconhecido e legitimado pelas autoridades públicas e religiosas e aceito pela elite –, apregoando as virtudes terapêuticas e higiênicas dos banhos de rio e ares campestres, [e] foi o responsável direto e imediato por essa nova forma de aproximação entre a população e os rios”. A expansão da cidade e a intensificação das atividades comerciais concorreram para que setores de maior poder aquisitivo almejassem locais fora da zona urbana. Orlando Parafhym (1978, p. 122) em suas memórias ilustra o costume das elites em ir “veranear em casas construídas não longe do rio. Casarões com excelentes pomares e banheiros fluviais”.

Contudo, no momento em que o ROP iniciou suas ações de melhoramentos em Recife, as margens do Capibaribe sofreram “intensas modificações paisagísticas e habitacionais”. Em parte, graças à abertura de estradas e ao advento dos transportes coletivos, a exemplo dos trens chamados de maxabombas, os grupos de médio e baixo poder aquisitivo começaram a frequentar tais sítios. Essa dinâmica acabou por provocar alterações nas tradicionais práticas de ócio das elites, uma vez que o “deslocamento sazonal da classe média fez com que os rios fossem vistos com outros olhos pela ‘gente endinheirada’, pois a calma e o deleite estético dos arrabaldes foram perdidos” (Anjos, 2020, p. 359). O resultado, como bem observaram Maria Rita

Ivo de Melo Machado e Manoel Correia de Andrade (2007), foi o gradual abandono das estações de veraneio, intensificado pelos problemas ambientais em decorrência da substituição dos engenhos pelas usinas instaladas nas proximidades de suas margens. O processo industrial de produção do açúcar acarretou, assim, na poluição fluvial, “fazendo com que o deslocamento da população citadina, habituadas ao lazer propiciado pelo rio Capibaribe, fosse transposto para as águas salgadas do mar de Olinda” (Machado; Andrade, 2007, p. 8337).

O surgimento de um grupo lastreado pelo capitalismo comercial no século XIX, representado além dos comerciantes, pelos bacharéis e profissionais liberais motivou, naquele momento, a construção de “novos espaços de sociabilidades dentro da capital pernambucana” (Santos, 2019). Esses locais, conforme informa Elisa Brito Santos (2019), paulatinamente, substituíram os salões das antigas Casas Grandes da elite açucareira, em decadência. A criação desses espaços igualmente norteou as propostas de modificação da paisagem urbana para atender aos “anseios civilizadores” dessas elites. Se, remetendo a Arrais (2004), o espaço é usado como a inscrição simbólica dos grupos ali existentes, as ações concretas de reorganização urbana incluíram a remoção de presenças consideradas indesejáveis, tanto em seu aspecto físico como social. Ou seja, acrescenta Toscano (2014):

O novo arranjo político e social clamava por intervenções na paisagem urbana, com os engenheiros como símbolos desse avanço pragmático, pondo em prática teorias higienistas que visavam a livrar as grandes cidades de uma insalubridade tanto física quanto moral. Buscava-se não apenas drenar, aterrar, derrubar e construir, mas também ‘branquear’ a urbe, movendo os pobres, os desvalidos, os loucos, os boêmios, os bêbados, os pretos e outros personagens ‘perigosos’ para uma crescente periferia, abrindo espaço para uma cidade verdadeiramente moderna. (p. 83)

A partir dessa dinâmica de erradicação social e espacial, surgia a criação de outros espaços destinados àqueles grupos, que adotavam novas maneiras de interação, em especial nas áreas e/ou equipamentos públicos ou de uso coletivo, construídos ao longo do século XIX (Figura 6). O Teatro Santa Isabel tornou-se, nesse sentido, um dos mais importantes locais de sociabilidade recifense. Projetado pelo engenheiro Louis Léger Vauthier e inaugurado em 1850, o teatro logo se tornou o local preferido das elites pernambucanas, ávidas pelos espetáculos ali apresentados. Entretanto, o largo do Erário, onde se situava, ainda era um grande areal. Tornou-se praça ajardinada apenas em 1872 sob a denominação de Campo das Princesas e contava com bancos, gradis de ferro decorados e estátuas, além de exuberante vegetação (Silva, 2015). A localização defronte à curva do Capibaribe e ladeado pelo Palácio das Princesas – atual sede do governo do estado –, oferecia aos frequentadores um visual da ilha do Recife e um convite a passeios diurnos e noturnos.

Outro exemplo foi o aformoseamento do Parque 13 de Maio. O local, originalmente denominado camboa do Riachuelo e ilha do Rato, aterrado em 1880, transformou-se em jardim público durante o governo do general Barbosa Lima (1892-1896) e, de fato, inaugurado como parque apenas em 1939 (Ribeiro, 1998). Ali, em 1912, construiu-se o palácio da Faculdade de Direito do Recife. Nas palavras de Ana Rita Sá Carneiro Ribeiro (1998, p. 19), sua criação se deu em decorrência da pressão de diversos segmentos importantes da sociedade recifense desde meados do século XIX, sob o argumento de que “os parques como espaços verdes públicos, contribuíam para a saúde e elevação espiritual das pessoas e para o embelezamento da paisagem das cidades”. Os espaços assinalados são, dentre tantos, frutos não somente do desejo “civilizatório” – eurocêntrico – de transformação física da cidade, mas exprimem, também, as influências da moda, gosto com forte referência à cultura francesa, reforçando submissão a uma lógica eurocêntrica.



Figura 6. Detalhe da Planta da Cidade do Recife, 1906. Nas marcações, alguns dos espaços mencionados ao longo do texto: a. Campo das Princesas/Teatro Santa Isabel; b. Passeio Público 13 de Maio; c. Rua do Comércio; d. Rua da Cruz; e. Rua Nova; f. Zona portuária. Laboratório Topográfico de Pernambuco. Recuperado de http://files.labtopope.webnode.com/200000418-a7cfa8c77/Carta_Recife_ano_1906.pdf Modificado pelos autores.

O ato de frequentar os recém-inaugurados cafés e restaurantes na cidade pode ser visto como mais um modelo de espaços de ócio elitizados. Invenções francesas, esses locais alteraram as formas de se alimentar na cidade. Ao contrário das grandes mesas comunitárias das casas de pasto¹³, das tabernas e das bodegas, os restaurantes tinham mesas menores para famílias e, por isso, havia preocupação em manter o local apropriado, limpo e organizado (Santos, 2019). Já os cafés, eram ambientes considerados mais masculinos, mas, tais quais os restaurantes, incorporavam e ditavam as regras de etiqueta e valores ingleses e franceses de vestuário, gastronomia e comportamento.

Em 1858, um cozinheiro francês conhecido como Auguste fundou o Restaurant Français,

no Cais da Lingueta,¹⁴ área da cidade onde se concentravam hotéis e casas de pasto francesas e inglesas (Toscano, 2014). O restaurante logo se tornou ícone de reunião das elites e bastante frequentado a ponto de, em apenas um ano, se mudar de local – ainda se mantendo na rua do Trapiche – sob nova administração, passando a ser chamado de Hotel e Restaurant da Europa, com vista para o porto e o mar (Santos, 2019). Diversos estabelecimentos foram sendo implantados em diferentes pontos da cidade. Santos ainda menciona, na rua do Trapiche, a existência do Café restaurant du commerce, na década de 1860, e o Restaurante Leite, de 1882 – este, todavia hoje em funcionamento, às margens do rio Capibaribe. Sobre os cafés, importantes locais de encontros políticos e sociais, Santos indica o Café Commercial,

em operação em 1867 no Largo do Corpo Santo, nas proximidades do porto, paragem muito movimentada da cidade. Com relação às confeitarias, igualmente consideradas marcantes à época, se destacou a do Campos, existente já entre 1871 e 1881, na Rua do Imperador que tangenciava o Campo das Princesas.

A virada para o século XX reforçou ainda mais a influência estrangeira em Recife. Toscano (2014, p. 19) a traduz pelo “sentimento de *fin-de-siècle*, uma *béllé époque* muito própria, formada pelos francesismos que se disseminavam cada vez mais e pela modernidade que parecia destinada a transformar a cidade e seus habitantes”. Os restaurantes e cafés se tornaram ainda mais populares, incentivados não somente pela maior possibilidade de interação social, mas igualmente pela probabilidade de se estenderem noite adentro graças, agora, à eletricidade.

Sob o título “A vida Nocturna no Recife”, o Jornal Pequeno noticiava em 16 de setembro 1915 as repercussões da luz elétrica sobre os

hábitos noturnos de uma cidade que adormecia cedo, com poucos cafés em funcionamento até às 22 horas:

não mais dorme; os cafés multiplicam-se assustadoramente e o movimento, em todos eles, durante a noite, é mais intenso do que em qualquer hora do dia. Há então os cafés e restaurantes de luxo, como também os há para a classe média, todos com orquestras boas e más a deleitar ou a ferir os ouvidos da freguesia (A vida..., 1915, p. 3).

O articulista aponta que apenas em uma única rua, a da Imperatriz, havia quatro estabelecimentos que ofertavam comida e diversão para os boêmios: o Etna, o Trinacria, o Helvética e o restaurante do Radiante Club, todos em funcionamento até a madrugada (A vida..., 1915). Para Toscano (2013), diversos estabelecimentos espalhados pela cidade, como na elegante rua Nova (Figura 7) com bares e cafés noturnos, na Rua da Cruz com quatro cafés e em outros recintos tornavam a noite mais um ambiente onde se davam as reuniões da “sociedade” recifense.



Figura 07. Panorama da Rua Nova, com os ícones da modernidade – o bonde e a energia elétrica, 1910. <https://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/itemlist/category/19-benicio-dias>

Destaca-se, por fim, as mudanças no cotidiano de socialização nos espaços da cidade, e agora na perspectiva de gênero, a presença feminina, ainda limitada, nesses novos espaços. Antes restritas às tarefas domésticas, as mulheres começavam a usufruir de relativa liberdade e desafiavam os “bons costumes” de uma sociedade conservadora como a Recife da virada do século. Mais tarde, nos anos 1920, apesar de serem impedidas a adentrar em determinados locais, a presença das melindrosas¹⁵ começaram se tornar comum nas ruas e avenidas da cidade (Nascimento e Melo, 2014). Contudo, um destes lugares, em particular, se tornaria lócus privilegiado, os restaurantes. O esforço desses estabelecimentos em criar um ambiente familiar – com a incorporação de itens decorativos como vasos com flores nas mesas com toalhas e serviço completo de jantar em porcelana e cutelaria fina – tinha não somente a finalidade de demonstrar sofisticação, mas de atender o gosto feminino (Toscano, 2014). Homens e Mulheres, portanto, ganharam seus espaços de convivência social e diversão em uma cidade que se desenvolvia a olhos vistos graças ao seu movimentado porto e as melhorias de sua zona portuária, porta de entrada dos importantes visitantes ou de saída de sua compensadora produção.

À guisa de conclusão

Na esfera urbana, a relação entre a área construída e o sítio natural tende a desvelar diversas tensões, em especial quando a tecnologia é inserida como intermediadora. O resultado é uma alteração espacial, criando paisagens híbridas cuja função deve atender a um conjunto específico de interesses antrópicos em detrimento dos impactos produzidos na natureza. Não raro, tais interesses se complementam, reforçando ainda mais a pressão construtiva/destrutiva de uma determinada sociedade. O meio ambiente logo se torna um meio, uma maneira de atender tais prerrogativas.

É possível entender, nesse sentido, a relação entre o porto de Recife e os rios que ali

desaguam, uma força destruidora a ser controlada para que a dinâmica urbana fosse preservada, como mostra o articulista em 1943:

O homem comum, que não somente o técnico, conhece os flagelos que periodicamente tem caído sobre a cidade, ao tempo em que as águas do Capiberibe engrossadas pelas chuvas, ganham volume excessivo e chegam até o Recife, vencendo as margens normais, arrebatando plantações, destruindo habitações pontes e outras obras de arte, vindo até a agitar a vida do porto. (Estudos, 1943, p. 219)

Ao ter os elementos naturais, e sua dinâmica, no cerne dos debates e nas possíveis respostas adotadas para superação dos obstáculos encontrados nas propostas oitocentistas categorizadas em seus estudos, o engenheiro Galvão Filho compreendeu que a observância das características físico-geográficas deveria abarcar uma área maior do que a portuária. Nesse sentido, lança mão de metodologia técnico-científica para estabelecer todas as variáveis e, com base nelas, estabelecer as medidas a serem adotadas.

No entanto, duas questões veem à tona no transcurso dos melhoramentos da área portuária: os custos financeiros e os interesses empresariais. Se, por um lado, era dispendioso executar uma gama variada de obras em área tão extensa, abarcando as instalações e equipamentos necessários ao funcionamento do porto; por outro, muitos profissionais atuavam na esfera privada, agindo como sócios de companhias que usufruiriam dos benefícios e dos rendimentos trazidos pela concessão. Isso acontecia até mesmo antes Decreto Imperial de 1869, que regulamentava os permissionários dos portos.

Os projetos resultantes e as ações empreendidas entre fins do século XIX e início do XX focaram os serviços de dragagem e os meios de dispor o material retirado. A solução veio a atender um antigo desejo das elites recifenses por mais áreas de expansão urbana no momento em que esse material foi empregado para aterros ao longo das margens

do rio. Obras de retificação e de construção de molhes de pedra e de infraestrutura portuária complementaram a transformação da foz dos rios em uma paisagem híbrida.

Graças ao uso da tecnologia, como elemento intermediador, se deram as alterações. A dimensão deste processo, portanto, coaduna com a “visada”, nas palavras de José Maria Atencia Paéz (2003 apud Dantas, Ferreira, 2017, p. 9), que “abarca as realizações concretas” as quais incidem “repercussões ecológicas e ambientais (e, portanto, históricas, sociais, coletivas) das decisões tecnológicas”.

Não somente o rio era o berço da cidade, mas todo o ritmo urbano se encontrava estreitamente relacionado seja por meio do abastecimento de água, circulação de pessoas e mercadorias, seja pelas atividades comerciais ou pelas formas de divertimento e ócio ditadas e qualificadas pela própria dinâmica funcional do lugar.

O esforço dos Poderes Públicos e dos seus agentes no melhoramento do porto e a coexistência harmoniosa com rio, em seu aspecto físico-geográfico, encontram, assim, respaldo na própria alteração do modo de viver dos grupos mais abastados da sociedade, elitizando os espaços e as formas de usufruto dessas áreas, inclusive quando necessário, delimitando fisicamente territórios como os gradis ao redor do Campo das Princesas. As áreas menos aformoseadas ou afastadas das benfeitorias, provavelmente, foram destinadas aos que dali ou ali não eram “bem-vindos” ou “desejados”.

Assim, próximo às suas margens e perto dos ancoradouros, os cafés e os restaurantes se tornaram os novos elementos da paisagem e permitiram as elites cidadinas o desfrute e práticas de padrões de urbanidade e sociabilidade europeias. Trata-se de um desdobramento das melhorias urbanas de Recife, o qual iniciava uma série de reformas em sua trama, avançando sobre os manguezais, demolindo “obstáculos” coloniais e criando bolsões de modernidade, como o teatro e as praças, transformações essas testemunhadas pelos seus rios e impulsionada pelo seu porto.

Historicamente, as áreas portuárias geraram movimentos de atração e repulsão. Locais considerados inerentemente comerciais e – até o advento do avião –, ponto de entrada/partida de pessoas e embarque/desembarque de mercadorias, fizeram surgir ao seu redor uma estrutura de suporte que vai além das suas próprias atividades. Trouxeram para as imediações hotéis, pousadas, tabernas, cafés, restaurantes, criando uma rede de apoio e de vivência social nos setores da cidade em que estavam inseridas.

Por fim, pode-se dizer que as mudanças ocorridas pela especificidade das funções portuárias diante da emergência de outros meios de circulação mais convenientes e, em consequência, do afastamento de certos grupos sociais, aliado a pouca atenção dos poderes públicos em ações de valorização do seu legado histórico, levaram a degradação ou abandono dos espaços físicos, livres e construídos, reduzindo o seu papel ativo no cotidiano da urbe. Mais tarde, no entanto, dentro de temporalidades, motivações, espacialidades, repertórios e propostas diferentes, essas áreas ganharam novas intervenções e, principalmente em parcerias entre a esfera pública e a privada, reusadas, surgindo as experiências de Baltimore, Londres, Barcelona e Bilbao (Hall, 2005; Harvey, 2005; Valença, 2016). Essas ações evidenciam um elemento enfatizado nas obras do Recife de fins do século XIX e início do XX: o potencial dos visuais do mar e do rio para o desenvolvimento de (determinadas) atividades econômicas, sociais e culturais na cidade e, portanto, para a dinâmica urbana.

Agradecimentos

Os autores agradecem ao Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo pela disponibilização do acervo físico e digital e ao CNPq pela bolsa de Produtividade em Pesquisa e apoio financeiro concedidos.

Notas

¹ Um dos mais importantes cronistas urbanos de Recife da primeira metade do século XX. Cf. <http://www.mariosette.com.br/>.

² Recife se localiza na costa setentrional do Brasil, Região Nordeste. A cidade gozou de grande poder político e econômico, com atividade monocultora de cana-de-açúcar, em seu auge entre os séculos XVI e XVIII. Cf. Freyre, G. (2010).

³ Do original: “no natural harbours may exist in the nearest line of communication with other countries, or be suitably situated for strategical purposes”.

⁴ A ortografia e a pontuação das citações ao longo deste trabalho foram atualizadas, inclusive os eventuais erros tipográficos e de redação, desde que não comprometessem o entendimento do texto e documentos originais.

⁵ Médico, nutrólogo, geógrafo, intelectual e ativista político, é autor do mundialmente famoso livro “Geografia da Fome”, publicado em 1946. Cf. <http://www.josuedecastro.org.br/jc/jc.html>.

⁶ Fez alusão a personagem da Odisseia, Penélope, esposa de Ulisses que, enquanto tecia o manto de dia, à noite, e às escondidas, desfazia parte do trabalho.

⁷ Charles Neate foi um emblemático engenheiro britânico que atuou na segunda metade do século XIX no Brasil. Poucas informações foram encontradas sobre Christopher Lane. Cf., respectivamente. <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/abs/10.1680/imotp.1912.16849> e <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/abs/10.1680/imotp.1877.22543>.

⁸ Acerca do engenheiro francês; há apenas menções aos serviços solicitados pelo governo imperial e sua atuação em Pernambuco na segunda metade século XIX.

⁹ Sobre a atuação do engenheiro em Recife, cf. Simonini, Y. (2016).

¹⁰ Fundo lodoso do rio.

¹¹ Grafado também gamboa, consiste em um estreito que se enche com a água do mar, na maré alta, e que fica seco, no refluxo da maré baixa

¹² Ribeiro, além de jornalista e político, foi o primeiro Ministro da Agricultura (1889-1890) do período republicano. Bartissol, em 1866, participou das obras do Canal de Suez e oito anos depois acompanhou as obras de construção de estradas de ferro entre Portugal e Espanha e do metrô de Lisboa.

Cf. <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/RIBEIRO,%20Dem%C3%A9rio.pdf> e https://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1995_num_14_2_1771, respectivamente.

¹³ Antiga denominação portuguesa de estabelecimentos que serviam refeições ligeiras acompanhadas de cerveja ou vinho ao longo do dia.

¹⁴ O cais da Lingueta se localizava na Rua do Trapiche, próximo ao cais e ao, o hoje conhecido, Marco Zero da Cidade. Posteriormente denominada Rua do Comércio, em seguida foi destruída e incorporada a Avenida Alfredo Lisboa.

¹⁵ Em inglês, *Flapper*, termo surgido nos Estados Unidos nos anos 1920 para designar jovens mulheres que desafiavam os costumes conservadores da época. São consideradas ícones dos conturbados anos pós Primeira Guerra Mundial. Cf. <https://www.history.com/topics/roaring-twenties/flappers> e, mais especificadamente em Recife, <https://www.redalyc.org/pdf/3381/338130373006.pdf>.

Referências

- A vida nocturna no Recife (1915, 15 set.). *Jornal Pequeno*, ano 17, (211), 3.
- Almeida, M. C. D. P. (1908). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas no anno de 1908* (V. 3). Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Almeida, M. C. D. P. (1909). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas no anno de 1909* (V. 3). Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Almeida, T. J. C. (1877). *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da decima-sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. [Rio de Janeiro]: s.n.
- Alonso, A. (2009). Apropriação de ideias no Segundo Reinado. In K. Grimberg e R. Salles, (Org.), *O Brasil Imperial* (volume III: 1870-1889) (pp. 85-118). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Anjos, B. C (2020). É do mar que se avista a cidade: as implicações sociais do uso dos banhos de mar na construção do “novo” Recife. *Hydra*, 4(8), 339-367. <https://periodicos.unifesp.br/index.php/hydra/article/view/10718>
- Araújo, R. C. B (2007). A vida ao ar livre: os banhos de rio, de mar e de sol. *CLIO. Série História do Nordeste* (UFPE), (2), 155-184.
- Arrais, R. (2004). *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Hucitec.
- Barros, J. A. (2004). *O Campo da História – espacialidades e abordagens*. Petrópolis: Vozes.
- Bosi, A. (2003). O positivismo no Brasil: uma ideologia de longa duração. In L. Perrone-Moisés (Org.), *Do positivismo à desconstrução: Ideias francesas na América* (s.p.). São Paulo: EDUSP.
- Burke, P. (2012). *História e teoria social* (2.ed.). São Paulo: UNESP.
- Camara, J. E. (1875). *A exposição de Obras Publicas em 1875*. Rio de Janeiro: Typ. Acadêmica.
- Conde de Baependy (1869). *Relatorio apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 15 de abril de 1867 na sessão de installlação em 10 de abril de 1869*. Recife: Typ. M. Figueiroa de F. & Filhos.
- Costallat, B. S, M. F. (1894). *Relatorio Apresentado ao Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas em maio de 1894*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Dantas, G. A. F., Ferreira, A. L. (2017). Horizontes da cultura técnica no Brasil: história, fontes e questões. *Registros*, 13(1), 5-18. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/114>.
- Dias, J. L. M. (1994). Os engenheiros do Brasil. In A. C. Gomes (Org.), *Engenheiros e Economistas: novas elites burocráticas* (pp. 13-81). Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- Estudos sobre o melhoramento do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguão no mesmo porto e meio de removelas, de Raphael Archanjo Galvão Filho (1943, dez.). *Arquivos*, 2(1-2), 219-257.
- Febvre, L. (1992). *Combates pela História*: São Paulo: UNESP.
- Freyre, G. (2010). *Nordeste: Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*. São Paulo: Global.
- Galvão Filho, R. A. (1870). *Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguão no mesmo porto e meios de removelas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- Gomes, A. F. M. (2016). *Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos*. Tese (Doutorado em História), – PPGHIS, UFPE, Recife. <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/17416>.
- Graham, M. (1990). *Diário de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: EDUSP.
- Hall, P. (2005). *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Perspectiva.
- Harvey, D. (2005). *Espaços da esperança*. São Paulo: Loyola.
- Herschmann, M. e Pereira, C. A. M. (1994). O imaginário moderno no Brasil. In *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e*

- engenharia nos anos 20-30 (pp. 9-24). Rio de Janeiro: Rocco.
- Jørgensen, D., Jørgensen, F. A. e Pritchard, S. B. (Ed.) (2013). *New Natures: joining environmental history with science and technological studies*. Pittsburgh: University of Pittsburgh.
- Kropf, S., Herschmann, M. e Nunes, C. (1996). *Missionários do Progresso: médicos, engenheiros e educadores no Rio de Janeiro (1870 – 1937)*. Rio de Janeiro: Diadorim.
- Lisboa, A. (1914). A dragagem no melhoramento dos portos e rios navegáveis no Brasil (1907). In A. Lisboa *Estudos de portos de mar ao abrigo de quebra-mares na Europa apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Barbosa Gonçalves Ministro da Viação e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Lisboa, A. (1886). Obras de conservação dos portos da provincia de Pernambuco. Relatório apresentado ao Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo engenheiro chefe da comissão (pp. 1-11). In A. S. Prado, *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da vigesima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Lobo, F. P. S. (1866). *Relatorio apresentado a assembléa geral legislativa na quarta sessão da décima segunda legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha*. Rio de Janeiro: Perseverança.
- Lucena, H. P. (1873). *Falla com que o exm. Sr. Comendador, abriu a sessão da Assembléa provincial no 1º de março de 1873*. Recife: Typ. M. Figueiroa de F. & Filhos, 1873.
- Lucena, H. P. (1874). *Falla com que o exm. Sr. Comendador, abriu a sessão da Assembléa provincial no 1º de março de 1874*. Recife: Typ. M. Figueiroa de F. & Filhos.
- Machado, M. R. I. M. e Andrade, M. C. (2005, 20-26 março). As transformações espaciais e territoriais do bairro de Apipucos na cidade do recife – PE: uma contribuição geográfica aos conceitos de espaço e território. *Encontro de Geógrafos da América Latina*, 8333-8344. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Teoriaymetodo/Conceptuales/24.pdf>.
- Martinez, P. H. (2006). *História Ambiental no Brasil: pesquisa e ensino*. São Paulo: Cortez.
- Melosi, M. (1993). The place of the city in *Environmental History*. *Environmental History Review*, 17(1), 1-23.
- Menezes, J. L. M. (2016). *Mobilidade urbana no Recife e seus arredores*. Recife: CEPE.
- Müller, L. S. (1904). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas em maio de 1904*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Nascimento, A. C. e Melo, A. V. S. (2014). Melindrosas em Revista: gênero e sociabilidades no início do século XX (Recife, 1919-1929). *Hist. R.*, 19(3), 11-31.
- Parahym, O. (1978). *Traços do Recife: ontem e hoje*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura.
- Portela, M. (1870). *Relatorio com quem o Exm. Sr. Dr. Machado Portela passou a administração desta provincia ao Exm. Sr. Dr. Senador Frederico de Almeida e Albuquerque em 5 de novembro de 1869*. Recife: Typ. M. Figueiroa de F. & Filhos.
- Ribeiro, A. R. S. C. (1998). O projeto paisagístico, as funções e o uso dos parques urbanos - o Parque 13 de Maio. *Clio*, 18(1), 17-25. <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaclio/article/view/24773>.
- Rio, J. P. (1920). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado da Viação e Obras Publicas – anno de 1918*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Rio, J. P. (1921). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado da Viação e Obras Publicas – anno de 1919*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Santos, E. B. (2019). *Restaurantes e Cafés: os lugares de sociabilidade e gastronomia no Recife na segunda metade do século XIX*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Católica de Pernambuco, Recife. <https://www.brazilianjournals.com/index.php/BRJD/article/view/16013>.
- Seabra, J. J. (1911). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do*

- Brazil pelo ministro de estado da Viação e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Sette, M. (1945). *Porto do Recife*. [Recife]: Imprensa Oficial.
- Silva, J. M (2015). Um jardim moderno em um sítio histórico: a reconstrução da história da Praça da República e do Jardim do Palácio do Campo das Princesas. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research médium*, 6(2), 80-100 <http://www.seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/28974>.
- Silva, R. A. (1888). *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da vigesima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Silva, R. A. (1889). *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da vigesima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Silva, S. V. (2011). Quando o Recife sonhava em ser Paris: a mudança de hábitos das classes dominantes durante o século XIX. *sÆculum*, (25), 215-226 <https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/srh/article/view/14002>.
- Silva, T. M. F. P (1871). *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. Rio de Janeiro, Typ. Universal de E. & H. Laemmernt.
- Simonini, Y (2016). Um engenheiro inglês a serviço do Nordeste. Sir John Hawkshaw e o porto de Pernambuco, 1874. In M. R. García Hurtado e O. R. Castela (Eds.), *Fronteras de agua: Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)* (pp. 485-498). Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.
- Simonini, Y. (2021). *Sobre portos nordestinos: muralhas chinesas, ancoradouros soterrados e canais da discórdia, 1869 - 1934*. São Paulo: Pimenta Cultural.
- Souza, F. P. (1893). *Relatorio Apresentado ao Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Tollenare, L. F (1978). *Notas dominicais*. Recife: Governo do Estado de Pernambuco/ Secretaria de Educação e Cultura.
- Toscano, F. O (2014). *À Francesa – A Belle Époque do comer e do beber no Recife*. Recife: CEPE.
- Valença, M. M (2016). *Arquitetura de grife na cidade contemporânea: tudo igual, mas diferente*. Rio de Janeiro: Mauad X.
- Vernon-Harcourt, L. F. (1875). *Harbours and docks*. London: Oxford Press.

Yuri Simonini

Historiador. Doutor em História. Professor de Instituição de Ensino Superior Particular. Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário do Rio Grande do Norte. R. Prefeita Eliane Barros, 2000, CEP 59014-545, Tirol, Natal/RN, Brasil.

simonini@unirn.edu.br

<https://orcid.org/0000-0002-2025-082X>

Angela Lúcia Ferreira

Arquiteta e urbanista. Doutora em Geografia. Professora de Instituição de Ensino Superior Pública. Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Tecnologia, sala 87, Campus Universitário, Lagoa Nova CEP 59078-970, Caixa postal 1524, Natal/RN, Brasil.

angela.ferreira@pq.cnpq.br

<https://orcid.org/0000-0003-0647-2423>