



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIA HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
RELAÇÕES DE PODER, SOCIEDADE E AMBIENTE

JÔNATAS LINS DUARTE

MODERNIZAÇÃO DO PORTO E DO BAIRRO DO RECIFE:
Impactos causados pelas obras na população da freguesia (1909-1914).

Recife

2018

JÔNATAS LINS DUARTE

**MODERNIZAÇÃO DO PORTO E DO BAIRRO DO RECIFE:
Impactos causados pelas obras na população da freguesia (1909-1914).**

Dissertação apresentada no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de mestre em História.

Área de concentração: História do Brasil.

Orientador: Carlos Alberto Cunha Miranda

Recife

2018

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

D812m Duarte, Jônatas Lins.

Modernização do porto e do bairro do Recife : impactos causados pelas obras na população da freguesia (1909-1914) / Jônatas Lins Duarte. – 2018. 216 f. : il. ; 30 cm.

Orientador : Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2018.

Inclui referências.

1. Pernambuco - História. 2. Desenvolvimento urbano – Recife (PE) – Séc. XX. 3. Renovação urbana – Recife (PE) – Séc. XX – Aspectos sociais. 4. Renovação urbana – Recife (PE) – Séc. XX – Aspectos econômicos. 5. Bairro do Recife. 6. Recife, Porto do (Recife, PE). I. Miranda, Carlos Alberto Cunha (Orientador). II. Título.

981.34 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2019-094)

JÔNATAS LINS DUARTE

**MODERNIZAÇÃO DO PORTO E DO BAIRRO DO RECIFE:
Impactos causados pelas obras na população da freguesia (1909-1914).**

Dissertação apresentada no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de mestre em História.

Aprovada em: 15/08/2018

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda (Orientador)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Cristiano Luís Christilino (Membro Titular Interno)
PPGH/Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Wellington Barbosa da Silva (Membro Titular Externo)
(Universidade Federal Rural de Pernambuco)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a minha mãe Marlene Clemente Duarte e ao meu pai Severino Lins Duarte, mesmo não estando agora conosco e não tendo vivenciado minhas lutas e o quanto cresci, dentro da academia. Como ao meu orientador Professor Doutor Carlos Alberto Cunha Miranda, que soube nortear e intervir nos momentos certos, além de saber cultivar um elo de amizade sem fazer esquecer as responsabilidades.

Não posso esquecer do programa de Pós-Graduação em História da UFPE, de qual participei, como as suas secretárias, Sandra e Patrícia, que elucidaram diversas dúvidas minhas durante o curso, como também todo o corpo docente do departamento e em especial aos professores que pude ter contato em disciplinas tão ricas de conhecimento, as Doutoradas Suzana Cavani e Socorro Abreu e os Doutores Cristiano Cristilino e Carlos Alberto Cunha Miranda. Deixo minha gratidão ao CNPq e à UFPE, por ter apoiado essa caminhada, contribuindo muito para a aquisição de material indispensável para este trabalho.

Quero agradecer a todos os funcionários dos arquivos públicos que pude frequentar nessa caminhada, e em destaque para os funcionários do Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano - APEJE - Emerson, Carlos e Claudemir, pelo seu apoio, dicas e indicações de matérias a serem analisados. Agradeço também aos colegas e amigos que construí dentro do programa, pelas conversas, os sorrisos, a troca de informações e o apoio que recebi e que também pude dar a eles.

Para finalizar, quero deixar os meus maiores e sinceros agradecimentos a toda minha família, meu irmão e irmãs, sobrinhos e sobrinhas, cunhados e cunhadas. Não listarei todos eles aqui porque são muitos. Quero agradecer em especial ao meu irmão José Lins Duarte, por ser uma fonte de inspiração, como historiador, como pessoa e também um suporte para as lutas que foram travadas dentro da minha vida. Não posso esquecer dos amigos que fiz durante o período da graduação, Miriam Maia da Proext, hoje Proexc, ao Professor Doutor Walter José da Silva e nossas diversas conversas sobre a sociedade e o mundo, como também os companheiros do dia a dia, estes que sempre consumíamos o símbolo do capitalismo, Coca-Cola, em Zito. Todos estes que me apoiaram antes e durante essa caminhada até o término desta etapa de minha vida, que é a realização de um sonho. Agradeço também às bandas Final Creation e Lucto das quais participo, sendo elas minha válvula de escape para a tensão que é escrever uma dissertação de mestrado.

Por fim quero deixar minha gratidão à vida e a todos que me cercam, pois o maior ensinamento que podemos ter é trabalhar em harmonia com o mundo. Não podemos apressá-lo, e sim o deixar fluir, como um rio.

Não é uma hyperbole: sua posição geographica tem importância de caracter mundial, e seu melhoramento se prende aos interesses e destinos da humanidade. (ORLANDO, 1908. p. 7)

RESUMO

O presente trabalho discute o processo de modernização do bairro do Recife do início do século XX, observando as relações que houve na reforma da localidade com os moradores, os trabalhadores da região e das obras. A cidade do Recife por ser uma das grandes capitais brasileiras e ter uma longa história de modernização durante o século XIX foi, desta forma, influenciado pelo processo modernizador ocorrido em Paris, encabeçado pelo Barão de Haussmann, que chegou ao Brasil primeiramente na Capital Federal – Rio de Janeiro – sob o comando de Pereira Passos. A região contemplada na capital pernambucana com a modernização foi o porto e o bairro de São Frei Pedro Gonçalves, conhecido também como bairro do Recife, por ser a porta de entrada do estado. Além de ser o principal bairro econômico de Pernambuco, era por onde entravam doenças que vinham trazidas por embarcações de outros estados e outros países para a região central do Recife. Sendo assim, se observava a necessidade de fazer o melhoramento urbano para atender aos anseios econômicos, como a higienização desta freguesia, apoiados por médicos e engenheiros sanitaristas da época. Dentro do processo de modernização, não foram levados em conta os impactos que esta obra acarretaria para a população que estava instalada na localidade, principalmente os mais pobres, por observarem apenas os lucros futuros que viriam a oferecer à elite local. Dividida em três capítulos, a presente dissertação relatará as condições sanitária, econômica e social do bairro do Recife antes das obras, o processo para o início da modernização e os impactos que trouxeram para a capital pernambucana, e em especial para os menos abastados.

Palavras-chave: Bairro do Recife. Modernização. Transtornos.

ABSTRACT

This paper discusses the process of modernization of the Recife neighborhood of the early twentieth century, observing the relations that have occurred in the reform of the locality with the residents, the workers of the region and the construction workers. The city of Recife, being one of the great Brazilian capitals and having a long history of modernization during the nineteenth century, was influenced by the modernization process in Paris, headed by Baron of Haussmann, who first arrived in Brazil in the Federal Capital - Rio de Janeiro - on the command of Pereira Passos. The region considered in the capital of Pernambuco with the modernization was the port and the neighborhood of São Frei Pedro Gonçalves, also known as Recife neighborhood, for being the gateway of the state. Besides being the main economic district of Pernambuco, it was where diseases came that were brought by vessels from other states and other countries to the central region of Recife. Thus, it was observed the need to make the urban improvement to meet the economic anxieties, such as the sanitation of this parish, supported by doctors and sanitary engineers of the time. In the process of modernization, the impacts that this work would have on the population that was installed in the locality, especially the poorest ones, were not taken into account because they only observed the future profits that would be offered to the local elite. Divided into three chapters, this dissertation will report the health, economic and social conditions of the Recife neighborhood before the works, the process for the beginning of the modernization and the impacts they brought to Pernambuco's capital, especially for the less well-off.

Keyword: Recife neighborhood. Modernization. Disorders

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1	Cartão postal, 18 de maio de 1903 - Quiosque; Embarcação; Populares.	27
Imagem 2	Primeira locomotiva a circular no estado de Pernambuco.....	90
Imagem 3	Draga Nogueira em atividade 1909, cais da Alfandega.....	112
Imagem 4	Serviços preliminares para a abertura da linha férrea para o transporte das pedras que serviriam as obras do porto.....	114
Imagem 5	Formas para poços de inspeção em concreto (diâm. = 0,60m)	118
Imagem 6	Formas para poços de inspeção em concreto (diâm. = 1,00m)	119
Imagem 7	Formas para coletores em concreto.....	119
Imagem 8	Edificações no bairro do Recife, os sobrados magros do cais da Lingueta, primeiros anos do século XX.....	123
Imagem 9	Construção de Armazém: Armazém; Construção; Obras do porto; bairro do Recife.....	134
Imagem 10	Mirem-se neste espelho! A verdadeira intervenção!	150
Imagem 11	Data completa 12.10.1911; Chegada do general Emigdio Dantas Barreto à Recife.....	151
Imagem 12	Trecho entre a lingueta e o pátio do corpo santo – 1913.....	160
Imagem 13	Rua do Bom Jesus, bairro do recife; demolição; pelourinho – 1913.....	160
Imagem 14	Matriz do Corpo Santo.....	169
Imagem 15	Arco da Conceição com acesso a ponte Mauricio de Nassau, 1909.....	169
Imagem 16	Pátio do Corpo Santo: demolição; igreja do Corpo Santo; sobrado; bairro do Recife - 1913.....	175
Imagem 17	Igreja Corpo Santo: bairro do Recife; demolição; luminária; pátio do Corpo Santo - 1913.....	177
Imagem 18	FELLOWS, G. S. [Cidade do Recife,; por ocasião das demolições e transformações]. [Recife, PE]: [s.n.], 1911-1912. 1 foto, gelatina, p&b, 7 x 9,5 cm.....	180
Imagem 19	Dique do Nogueira, Trabalhadores das obras do porto.....	183
Imagem 20	Pedreira de comportas: transeunte; pedreira; vagão; guindaste; obras do porto; exploração de pedras – 1910.....	185

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Planta da cidade do Recife feito por Douglas Fox de 1906 e adaptada para dar ênfase no bairro do Recife.....	24
Mapa 2	Mapa do sistema ferroviário e as zonas do alcance das linhas ferreas pernambucanas no início do século XX.....	92
Mapa 3	Planta feito por Saturnino de Brito para o saneamento do Recife.....	126

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Ruas do bairro do Recife – 1909.....	28
Quadro 2	Becos do bairro do Recife – 1909.....	29
Quadro 3	Travessas do bairro do Recife – 1909.....	29
Quadro 4	Largos do bairro do Recife – 1909.....	30
Quadro 5	Praças, Cais e prédios do bairro do Recife – 1909.....	30
Quadro 6	Prédios existentes no município do Recife em 1909 a 1910. Incluindo os prédios isentos de impostos, arruinados, em obras e os mocambos.....	31
Quadro 7	Atuação mensal da Repartição de Higiene do Estado 1909.....	58
Quadro 8	Desinfecções por doenças durante o ano de 1909.....	59
Quadro 9	Utilização de linfas vacínicas durante o ano de 1909 pelo instituto vacinogênico.....	59
Quadro 10	Depósitos de casas comerciais no bairro do Recife.....	73
Quadro 11	Casas e Negociantes de importação, exportação, comissão e consignação.....	74
Quadro 12	Hotéis, hospedarias, casas de pasto e restaurantes.....	75
Quadro 13	Varejistas e negociantes de secos e molhados, mantimentos (armazéns e vendas)	75
Quadro 14	Número de empresas industriais instaladas em Pernambuco.....	94
Quadro 15	Tipos de empresas sobre o total.....	94
Quadro 16	Relação das ruas e dos prédios a serem desapropriados para a demolição segundo o primeiro edital da comissão das obras do porto do Recife.....	108
Quadro 17	Coeficiente de mortalidade no município do Recife – 1909 a 1914.....	141

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	14
2	BAIRRO PORTUÁRIO: SEU COTIDIANO, SEUS HABITANTES E SUA ESTRUTURA.....	21
2.1	O COTIDIANO DO BAIRRO E NA CIDADE DO RECIFE.....	25
2.1.1	Entre as ruas do bairro do Recife: A segurança e os desordeiros.....	32
2.1.2	Os carroceiros e o transito do bairro do recife.....	39
2.1.3	Os incêndios no bairro do comercio em grosso e a ação do corpo de bombeiro.....	41
2.1.4	Do sagrado ao profano: festas religiosas, carnaval, bailes e jogos no bairro do Recife.....	43
2.2	A CONDIÇÃO DE HIGIENE: O QUE PRECEDE AS OBRAS DE MODERNIZAÇÃO NO BAIRRO DO RECIFE.....	48
2.2.1	A condição de higiene pelas páginas dos jornais.....	50
2.2.2	As lutas contra as doenças e o alerta médico.....	57
2.2.3	O problema das moradias “insalubre”.....	63
2.3	O BAIRRO DO RECIFE: O ESPAÇO DO TRABALHO E DOS TRABALHADORES.....	66
2.3.1	Os trabalhadores não braçal e profissionais liberais.....	67
2.3.2	Onde a população trabalhava: Os localidades dentro do bairro do Recife.....	71
2.4	PROJETOS INSPIRADORES: A PARIS DE HAUSSMANN E O RIO DE JANEIRO DE PEREIRA PASSOS.....	78
3	A ECONOMIA PERNAMBUCANA E AS OBRAS DE 1909.....	86
3.1	A SITUAÇÃO ECONÔMICA DO ESTADO DE PERNAMBUCO.....	86
3.1.1	A dificuldade econômica do estado: A posição do açúcar no país.....	88
3.1.2	A industrialização pernambucana.....	93
3.1.3	O ano de 1909: A econômica em crise no limiar das obras do porto.....	97
3.2	AS OBRAS DO PORTO E O PROCESSO PARA A CONSTRUÇÃO DO NOVO PROJETO DE SANEAMENTO DO RECIFE.....	102
3.2.1	Preparação para o início das obras.....	102
3.2.2	O ano de 1909: O início das obras do porto e do bairro do Recife.....	106

3.2.3	Saturnino de Brito e os estudos para o saneamento do bairro portuário.....	129
4	O PROCESSO MODERNIZADOR DO BAIRRO E DO PORTO DO RECIFE: DEMOLIÇÕES, CONFLITOS E A POPULAÇÃO	128
4.1	AS OBRAS DO PORTO E DO BAIRRO DO RECIFE.....	129
4.1.1	A saúde no período das obras do porto.....	139
4.1.2	O processo eleitoral de 1911 em Pernambuco: Dantas Barretos assume o poder.....	143
4.2	A ERA DAS DEMOLIÇÕES: O BOTA ABAIXO E OS ACIDENTES.....	154
4.2.1	Os prédios do bairro do Recife: as indenizações e as demolições.....	154
4.2.2	O processo de demolição da matriz do Corpo Santo e o arco da Conceição.....	168
4.2.3	Os acidentes nas obras do bairro e do porto do Recife.....	178
4.3	OS TRANSTORNOS, A PARALIZAÇÃO E COMO FICOU AS OBRAS DO BAIRRO DO RECIFE.....	186
4.3.1	As reclamações populares durante as obras do porto e do bairro do Recife pelos jornais.....	186
4.3.2	Os trabalhadores da obra do porto: desemprego, fome e luta.....	193
4.3.2.1	A paralização das obras do porto: os operários e a falta de pagamento.....	196
4.3.3	Como ficou o bairro do Recife.....	204
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	207
	REFERÊNCIAS.....	211

1 INTRODUÇÃO

A história deste trabalho iniciou-se com a dificuldades de se estabelecer o seu recorte temporal e a sua temática. Tais problemáticas, que se tornam corriqueiras para o estudante de história. Para conseguirmos iniciar a nossa pesquisa precisamos nos inspirar em historiadores como Hobsbawm¹ que nos diz que: “todo tipo de história tem seus problemas técnicos, mas a maioria deles supões que haja um conjunto de fontes prontas cuja interpretação levanta tais problemas”. Problemáticas essas que se tornam a motivação para a nossa pesquisa, são essas lacunas que precisam ser preenchidas dentro da história. Durante a busca das lacunas e de temáticas para ser estudar durante a graduação, sempre me despertou o interesse os estudos da cidades, a história urbana, que sempre foi pensada como foco de futuras pesquisas, junto com a história social, onde uma complementaria a outra, fazendo a chegar nesse momento.

Entender que a cidade se transforma, em certos momentos, e essas mudanças que ocorrem nela, mudam a sociedade e seu cotidiano foi de grande importância para começarmos a pensar como esse acontecimento interfere na sociedade. Esse pensar de mudanças e transformações nos faz lembrar do que Hobsbawm² fala sobre as cidades de Paris e Viena, quando ele afirma que as estruturas das cidades mudam, tanto por pressão para novas construções e planejamentos que são politicamente planejadas, como também pela fome de lucros das construtoras. Que já para Rezende³ “Os tempos modernos ampliaram a diversidade, os projetos de dominação da natureza, as sutilizas que envolvem as relações de poder, as tramas sociais e políticas, instauraram o culto, às vezes cego, ao progresso”. Ao fazermos o entendimento da questão da modernização dos centros urbanos e as relações e as redes que os circulam, escolhemos trabalhar dentro da história urbana o processo de modernização que ocorre nas cidades.

Aparentemente o tema já estava fechado, o que se faltava era o seu recorte temporal e qual cidade, ou localidade a ser trabalhado. Durante as diversas horas dedicados a leitura um escrito chamou a tenção, o do livro “Porto e Cidade do Recife” de Artur Orlando⁴, onde ele ressaltava a cidade do Recife e dizia está muito feliz pelo Recife ser o empório comercial e o colossal surgi douro de uma imensa navegação que faz pelo Atlântico, entre os diversos

¹ HOBBSAWM, E. J. *Sobre história: ensaios*. 2. ed., 3. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 219.

² HOBBSAWM, E. J. *A era do capital: 1848-1875*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. p. 219

³ REZENDE, Antônio Paulo. *O Recife: Histórias de uma cidade*. Recife: Fundação de cultura da cidade do Recife, 2002. p. 91.

⁴ ORLANDO, Artur. *Porto e cidade do Recife*. Recife: Typ. 'Jornal do Recife', 1908. p. 42.

continentes. Falava também que era um grande centro populacional, como também de cultura agrícola, de intelectual, da moral, da estética. Mas que um vasto plano de melhoramento e desenvolvimento do porto transformaria em uma grande cidade o reconstruindo em conformidade com as regras da arquitetura e as prescrições da higiene. O que fez com que o interesse pelo desenvolvimento da cidade do Recife crescesse, faltando agora o espaço e o tempo mais definido. Levando em conta o que Artur Orlando escreveu sobre o porto e lembrando dos escritos de Cátia Lubambo, “Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero”, optou-se por trabalhar o processo de modernização do Porto e do bairro do Recife, no início do século XX, mas não o processo técnico, sim as relações e impactos que houve entre o processo modernizador e os que estavam ligados a ele, os moradores e trabalhadores.

Ao analisar o processo de modernização do o bairro do Recife sofreu no início do século XX, vemos que o Brasil nas primeiras décadas do século passado construía um ideal de mudança promovido pela modernização das cidades, processo esse que inspirou o do Recife. A modernização do início do século XX se deu pela reformulação das urbes, com o intuito de trazer maior dinamismo e fluidez às suas vias – visando também a estética – deixando de lado o ar colonial que ainda permanecia, como também livrar os centros urbanos da pobreza e das doenças. O processo brasileiro, foi inspirado pelos ideais empregados pelo prefeito parisiense, o Barão de Haussmann, na segundo metade do século XIX, que, para construir uma nova capital francesa, demoliu toda a cidade e a reconstruiu, livrando-a das doenças e das pessoas pobres que tomavam conta da região. Segundo o pensamento de sua época estavam a devolvendo à elite parisiense após a reestruturação do espaço e a mudança dos costumes da região, sendo este um modelo que inspirou diversas capitais no mundo.

Os ideais modernizadores chegaram ao Brasil pela Capital Federal logo nos primeiros anos do século XX: um empreendimento que focava o melhoramento do porto e da cidade do Rio de Janeiro, que buscava melhores lucros com o porto e a continuação do combate contra os cortiços, pardieiros, entre outros locais de pobreza, além das doenças que infestavam a urbe. Nesta luta, que vinha do final do século XIX até o XX, Pereira Passos foi quem estava à frente no Rio de Janeiro, onde a política do bota abaixo foi eximamente posta em prática, porém, tudo isso aconteceu com o apoio dos médicos e engenheiros sanitaristas, que vinham ganhando bastante prestígio na época.

Pernambuco, à luz desses projetos, buscou fazer o seu, no entanto, durante o século XIX o porto do Recife já havia sido contemplado com diversos projetos, mas que nunca foram colocados em prática. Mas é na década de 10 do século passado que vai ser colocado

em prática a modernização do porto e do bairro do Recife. O porto havia sido contemplado por ser um investimento capitalista de grande retorno financeiro, “isto fazia do Recife um centro abastecedor, pois essas importações não eram feitas somente para o consumo do Estado⁵”. Já que os produtos de quase todo o nordeste era escoado através da capital pernambucana e o bairro de São Frei Pedro Gonçalves (bairro do Recife), pelas suas péssimas estrutura urbana, que não auxiliaria na dinâmica do novo porto. A reforma da freguesia e do porto de acordo com Perruci⁶ foi um projeto que se deu além do bem estar das pessoas e “a construção de um grande porto em Pernambuco faz parte da política de grandes trabalhos públicos em nível federal durante a primeira década de século XX”. Era uma política basicamente nacional, mas que no estado de Pernambuco tinha motivação econômica. Além dessa motivação a melhoria da condição higiênica, foi outra motivação, já que o porto era a principal porta de entrada de doenças, que vinham nas embarcações de outras regiões, e que tinha fácil proliferação na localidade, dela sua estrutura. O que era acentuado pelo seu grande adensamento populacional e principalmente de pessoas de baixa renda, que segundo Marx⁷ as cidades tentaculares “modernas”, fizeram aumentar maciçamente a população das urbes com relação as cidades camponesas, por que tiraram a população do campo embrutecida pela vida rural a jogando nos grandes centros capitalista. Para corrigir certos erros das elites econômicas o processo de modernização das capitais foram usados, apoiado pela elite local e a sua necessidade reafirmada por médicos sanitários e engenheiros de suas épocas.

O primeiro projeto para o melhoramento do Recife no século XX foi feito pelo engenheiro Douglas Fox, projeto de saneamento da cidade do Recife em 1906, sendo que é em 1907 quando é aprovado os planos e orçamentos, pelo decreto num 6.738 de 14 de novembro, que realmente o povo pernambucano soube que iria haver os melhoramentos. Iniciou-se em 1909, com obras de aprofundamento do porto e reconstrução e alongamento dos diques naturais, mas não houve mudanças no cotidiano nem na estrutura da freguesia, só em 1910 que as alterações começaram a existir, transformando realmente a região portuária em um grande pátio de obras. Que segundo o escritor Mario Sette⁸ um dia “Ia-se proporcionar à cidade um vestíbulo moderno, com as docas, e não seria estético nem conveniente à circulação permanecerem as vias estreitas, antiquadas e difíceis de burgo primitivo”. As obras

⁵ BARROS, Souza. *A década de 20 em Pernambuco*. Rio de Janeiro: Ed. Paralelo. 1972. p. 45.

⁶ PERRUCCI, Gabriel. *A república das usinas*. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1978. p. 130.

⁷ MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Manifesto do partido comunista*. Porto Alegre: Ed. L&PM Pocket. 2007. p. 31.

⁸ SETTE, Mário. *Arruar: história pitoresca do Recife antigo*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978. p. 54.

de melhoramento do porto e do bairro estavam sobre o comando de Alfredo Lisboa, engenheiro chefe e as obras, enquanto o saneamento da cidade ficou a cargo do Saturnino de Brito, que assumiu o posto apenas no início do segundo ano de obras. No decorrer das obras houve diversos problemas, como os financeiros, de acidentes, reclamações populares e de trabalhadores entre outros. Mesmo havendo algumas dificuldades ele seguiu até 1914, quando houve a sua parada por conta dos acontecimentos no continente europeu, a Primeira Guerra Mundial. O que podemos ressaltar que este momento histórico auxiliou na possível implantação dos melhoramentos do porto e do bairro do Recife como no saneamento da cidade, como foi uma chance de introduzir essas modificações que antes era tão necessitada, que seguindo Lubambo⁹ “As necessidades técnicas, econômicas e sanitárias, aliás evidentes e confessáveis, daqueles serviços, serviram a boa parte das justificativas para uma reforma urbana, uma vez que não cabia a oficialização de outras razões mais determinantes”.

Desta forma escolhemos como recorte temporal para este trabalho os anos de 1909 a 1914, por ser anos de início das obras e o da estagnação da mesma, que só terminou a sua conclusão da década de 20. Ao buscar analisar atentamente a localidade vimos que era de extrema importância levar em consideração como deveríamos olhar para as ruas e povo de uma forma diferenciada como Rezende¹⁰ nos diz “traduzir a língua difícil dos sentimentos que construíram o seu cotidiano, seus tanto símbolos que os homens teimam em decifrar, como se eles pudessem ter, apenas, um significado”.

Para que pudéssemos chegar a essa proposta, fizemos uma análise do que já havia sido produzido sobre a modernização do bairro e do porto do Recife. Chegamos a um conclusão, os trabalhos produzidos focavam o bem material, a estrutura urbana que foi produzida, prédios, avenidas, os equipamentos do porto, mas não o homem que estava dentro desse processo, encontrando essa lacuna, pudemos direcionar as nossas forças na busca da história desse ser que antes foi lhe negado um espaço dentro da história. Ao olhar para esse indivíduo que fazia o bairro pulsar, como fez as obras acontecerem, nos mostrou que um processo de modernização eram apenas pás, picaretas, carros de mão, entre outros instrumentos, eram vidas e histórias de uma população. Romantizando um pouco, esses homens era como o sangue que corre nas veias e faz o coração pulsar, sendo esse bairro uma parte sistema circulatório e um ser vivo maior, que é a cidade do Recife.

⁹ LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife: CEPE/Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991. p. 99.

¹⁰ REZENDE, Antônio Paulo. *(Des)Encantos Modernos: Histórias da cidade do Recife na década de vinte*. Recife: FUNDARPE, 1997. p. 21.

Para encontrar esse indivíduo precisamos frequentar os diversos arquivos da região como o APEJE – Arquivo Público Jordão Emerenciana, buscando tantos nos manuscritos quanto nos impressos, a BPPE – Biblioteca Pública do Estado de Pernambuco (na Coleção Pernambucana), na biblioteca do CCS – UFPE – Centro de Ciências da Saúde, na BC – UFPE – Biblioteca Central (Memorial Denis Bernardes) e como em tempos modernos que estamos pude pesquisar em alguns espaços virtuais como nos sites da FUNDAJ – Fundação Joaquim Nabuco (no site Villa Digital), BN – Biblioteca Nacional (no site da hemeroteca digital). Sendo que entre os diversos documentos que pude ter acesso e pesquisar neles os jornais foram as grandes fontes para que pudéssemos encontrar o povo, fazendo as suas histórias do cotidiano, mesmo assim houve uma dificuldade, já que o ano de 1912 foi difícil para muitos periódicos da época, já que muitos deixarem de circular dentro da cidade do Recife neste ano, mesmo havendo essa dificuldade o trabalho prosseguiu.

Para que pudesse fazer fluir melhor o trabalho, foi dividido em 3 capítulos da forma que contempla de melhor forma a proposta da pesquisa. O “Capítulo 1 - Bairro portuário: Seu cotidiano, seus habitantes e sua estrutura”, “Capítulo 2 - A economia pernambucana e as obras de 1909” e “Capítulo 3 - O processo modernizador do bairro e do porto do Recife: Demolições, conflitos e a população.

No primeiro capítulo intitulado “Bairro portuário: Seu cotidiano, seus habitantes e sua estrutura” a proposta é trabalhar o cotidiano da localidade antes das obras, destacando as pessoas, o comércio e a freguesia em si. Observaremos a população que circulava no bairro no período que antecedeu as obras de modernização do porto como também o estado sanitário da localidade. Seguindo essa perspectiva buscamos mostrar o bairro de uma forma similar ao que Certeau descreve sobre a população que caminha e trabalha nas ruas “onde coincide os extremos da ambição e da degradação, as oposições brutais de raças e estilos, os contrastes entre os prédios criados ontem, agora transformados em latas de lixo, e as irrupções urbanas do dia que barram o espaço¹¹”. Nos orientamos por esse pensamento na construção deste primeiro capítulo, que se divide em 3 parte, voltadas para o bairro e uma quarta exemplificando o modelo que o Recife seguiu para as obras. A primeira parte focou-se nas pessoas, nos tipos populares, na segurança, nos acontecimentos do cotidiano, na vida dos que caminham na região. Já no segundo, nos problemas que sanitários que existiam no bairro como também nos discursos médicos e dos engenheiros sanitários da época do que seria uma cidade higiênica, os problemas relacionados as residências e o esforço da população para a

¹¹ CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano*. Petrópolis: Ed. Vozes. 1998. p. 169.

melhoria das condições de higiene. Lembrando que o bairro era muito propício às infecções e às epidemias, já que o porto era uma porta aberta para as doenças que eram trazidas nas embarcações que chegavam. Na terceira parte o foco é voltado ao comércio explicando o porquê do nome bairro do Comércio em Grosso, mostrando a grande diversidade de comércios que encontrava-se dentro da região portuárias e o grande número de trabalhadores da localidade, demonstrando que o comércio fazia movimentar o bairro tanto economicamente quanto em pessoas dentro dele. O quanto é último trabalhamos rapidamente os exemplos que inspiraram a modernização do bairro de São Frei Pedro Gonçalves e o porto pernambucano.

O segundo capítulo, A economia pernambucana e as obras de 1909, diferentemente do primeiro foi se dividido em duas partes e como o nome já diz, ele vai trabalhar o processo econômico de Pernambuco antes das obras até o seu início em 1909. A primeira parte tem o intuito de demonstrar ao leitor como se encontrava a estrutura econômica partindo do século XIX para o vinte, dividindo-se entre os processos através da produção do açúcar e exportação desse produto, como a industrialização do estado e por fim como estava os cofres pernambucanos no ano do começo das obras. A segunda parte contará como foi o início dos trabalhos, do processo licitatório ao novo projeto de saneamento, feito por Saturnino de Brito. Essa parte do trabalho adentra no que estava por trás das marretas, picaretas e pás das demolições e dos outros dispositivos que ficaram produzindo nas obras do dique, no processo de preparação até o início dos trabalhos em 1909, quem antes mesmo da festa de inauguração as obras já haviam sido iniciadas, como as dificuldades e o processo para a construção do novo projeto de saneamento da cidade do Recife feito por Saturnino de Brito, já que o projeto feito pelo engenheiro Douglas Fox continha algumas falhas apontadas por Saturnino e pelo médico Octávio de Freitas, que deixou abito para em 1910 começar a ser posto em prática.

E o terceiro e último capítulo, O processo modernizador do bairro e do porto do Recife: Demolições, conflitos e a população, foi organizado em três partes, que discute o processo da reforma e os enalços que a mesma teve durante o seu processo. No primeiro momento foi discutido de forma geral o andamento das demolições dentro do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, como em algumas outras localidades, como também a relação entre a saúde, as doenças, e o período das obras e as principais infecções que ocorreram e o inesperado processo eleitoral que o estado passou, que movimentou todos os espaços da capital pernambucana como as obras. Para o segundo ponto analisou-se o período do bato abaixo, que é considerado por alguns autores, Mario Sette e Vanildo Bezerra Cavalcanti, como o mais destrutivo e doloroso para a história do estado. Sendo tratado as relações das

derrubadas dos prédios e as negociações das indenizações, juntos com alguns problemas políticos e econômicos, como a demolições de dois patrimônios históricos pertencente a irmandade do Santíssimo Sacramento, a matriz do Corpo Santo e o arco da Conceição, além de observar os desastrosos acidentes que ocorreram com os funcionários das devidas obras que se espalhavam pelas diversas localidades dentro da capital e fora dela. Na última parte trataremos com movimentos de populares e trabalhadores, mostrando a partir dos jornais não só os problemas, mas como eles reivindicaram os seus direitos dentro desse empreendimento capitalista que focava o bem estar econômico e da elite pernambucana que criava muro invisíveis entre os ricos e os pobres, sendo assim o povo mais humilde não fazia parte desse projeto. Por fim um pouco de como ficou a estrutura do bairro e o que beneficiou a reforma, como também o que interferiu na vida dos recifenses mais pobres.

O processo modernizador que estudamos nesse trabalho condiz com o que Certeau¹² fala sobre o processo modernizador e o que ele faz no olhar de muito entusiastas da modernização, “tudo se passa como se uma espécie de cegueira caracterizasse as práticas organizadoras da cidade habitadas”. Esse trecho nos faz perceber que a modernização é algo benéfico para alguns grupos da sociedade, deixando excluídos os menos favorecidos. O que nos faz pensar também no que Hobsbawm¹³ afirma sobre o planejamento das cidades e a pobreza, “no planejamento das cidades a pobreza é uma ameaça para todo o meio urbano que eles se encontravam”. O que fez por muito tempo com que os historiadores deixassem a história desse povo no esquecimento, já que eles se encontram nas sombras e “embaixo dos entulhos das demolições”, local de difícil acesso o que os deixavam invisíveis. Se a história dos pobres, dos operários, dos menos favorecidos não forem resgatadas pelo historiador, ela morre.

Por esse motivo a escolha desse tema, dessa época e desse objeto para o estudo nessa dissertação. Não foi um trabalho fácil de se produzir, provavelmente pode haver diversas lacunas a serem preenchidas, mas acredito que esse é o estopim para mais pesquisas entorno desse objeto. Espero que a leitura seja agradável e que essa minha contribuição para a historiografia, consiga acrescentar nos estudos de muitos, como também inquietar novos pesquisadores e no conhecimento dos seus leitores sobre a história do estado de Pernambuco.

¹² CERTEAU, Op. Cit. p. 171.

¹³ HOBBSAWM, Op. Cit. p. 220.

2 BAIRRO PORTUÁRIO: SEU COTIDIANO, SEUS HABITANTES E SUA ESTRUTURA

“Toda cidade tem uma história e suas estórias, aquelas transmitindo seus feitos, suas datas, seu passado cheios daquele vigor cívico que enobrece, orgulha e glorifica o presente; essas inebriando, entusiasmando, sensibilizando no presente o passo telúrico, vindo através das tradições e das lendas¹⁴”.

Dentro da capital pernambucana, no início do século XX, a freguesia do Recife era conhecida por outros nomes como “bairro do Comércio em Grosso” e “bairro de São Frei Pedro Gonçalves”. O primeiro nome por considerar sua movimentação comercial, já o último em razão dos argonautas do século XVI, que ergueram uma capelinha, na ponta sudeste da península, sob a invocação de Santelmo ou Corpo Santo, mais conhecido como São Frei Pedro Gonçalves. Em diversas obras do escritor Mario Sette, foi exaltada a região portuária por suas belezas naturais e pelo seu cotidiano repleto de vida e de personagens, como também por ser a porta de entrada e saída do estado, zona para as movimentações econômicas e o ponto de chegada para os visitantes ou porto de despedida de Pernambuco.

Segundo essa perspectiva, o bairro portuário foi um lugar pertencente a todos: ricos, pobres¹⁵, amigos, amantes e arruaceiros, entre outros personagens que preenchiam aquela localidade. Com relação ao comércio, existiam em abundância, tanto os pequenos quanto os grandes, a exemplo dos armazéns, distribuidoras, lojas, boticas, farmácias, quitandas, consultórios, bares, hotéis. Enfim, a possibilidade de emprego fez com que houvesse a atração de pessoas, sendo que nem todas para trabalhar. O processo de atração que aconteceu no Recife assemelhava-se ao que Rolnik¹⁶ afirma ocorrer em certo momento nos grandes centros urbanos. É quando a cidade passa a se organizar em função do mercado, gerando um tipo de estrutura urbana que não opera somente uma reorganização de seu espaço interno, mas redefine todo o espaço circundante, atraindo para a cidade grandes populações. Foi a partir

¹⁴ CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. Recife: Secretaria de Cultura do Recife, 1977. p. 51.

¹⁵ Para Levine a coexistência entre essas duas classes sociais era pacífica, mas vivem em mundo separados. LEVINE, Robert M.. *A velha Usina: Pernambuco na federação brasileira 1889-1937*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra. 1980. p. 102.

¹⁶ ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo. Ed. Brasiliense. 1988. p. 30.

dos anos de 1900 que houve um crescimento rápido populacional no Recife, aumento decorrente da vinda de pessoas do interior para a capital¹⁷.

O porto¹⁸ era outro elemento da pequena ilha que se juntava para formar o bairro do Recife, exercendo a sua função econômica desde que a capitania de Pernambuco se formou. Segundo Castro¹⁹, “a cidade é criada para servir ao porto, mas que logo se faz dona e senhora deste porto e põe a suas aspirações, de ambições e de suas vaidades”. Era através do ancoradouro recifense que havia o escoamento das produções pernambucanas e dos estados vizinhos, como também acontecia o recebimento das mercadorias necessárias. Era pela Lingueta, o principal porto do estado, por onde se escoava os produtos de exportação do estado, sendo este o início e o fim das viagens de muitos.

Para que possamos nos situar no bairro do Recife com relação a sua localização geográfica dentro da capital pernambucana, como também do seu porto, podemos ver o Mapa 1. A planta em questão foi feita pelo engenheiro inglês Douglas Fox²⁰, em 1906, para o plano de saneamento da cidade do Recife. No mapa foi feito um recorte, pelo autor da dissertação, para dar foco ao bairro de São Frei Pedro Gonçalves, para facilitar na visualização da localidade e do seu traçado. O referido bairro é um pequeno estreito de terra que se formou no delta dos rios Capibaribe e Beberibe com um porto natural e era uma região bastante habitada, com inúmeras construções, abrigando pessoas e um forte comércio de grande importância para a capital pernambucana, como também na construção da cidade do Recife em toda a sua história, chegando ao século XX como um dos principais pontos de comércio do Brasil.

O Recife do primeiro decênio do século XX caracterizava-se como uma cidade do século XIX, tanto por sua estrutura física, quanto por sua mentalidade e seus costumes sociais, constituindo-se com a “colônia Veneza Americana²¹”, como o médico Octávio de Freitas costumava chamar. Octávio de Freitas era um defensor do melhoramento da cidade e, principalmente, do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, já que a capital pernambucana, como

¹⁷ PERRUCCI, Op. Cit. p. 38.

¹⁸ O porto de Recife é formado pela muralha natural de recifes, em frente à cidade, na bacia formada pela foz dos rios Capibaribe e Beberibe, que, reunidos, entram no mar pela abertura que forma a barra do porto do Recife. In.: VIANNA, A. J. Barbosa. *Recife, capital do estado de Pernambuco*. Reedição. Recife: Secretaria de Estado de Educação e Cultura, 1970. p. 86.

¹⁹ CASTRO, Josué de. *Fatores de localização da cidade do Recife*. Imprensa nacional. 1948. p. 81.

²⁰ Laboratório Topográfico de Pernambuco. Mapa da Cidade de Recife/PE do Ano de 1906 - Produzida por Sir Douglas Fox e Sócios e H. Michell Whitley (Membros do Instituto de Engenheiros Civis de Londres). Visto em < <http://www.labtopope.com.br/cartografia-historica/> > Acesso em: 03/05/2016.

²¹ Octavio de Freitas chama a cidade do Recife de colônia Veneza Americana por perceber o atraso em que se encontrava a cidade, levando em conta os aspectos físicos e sanitários, ler em: FREITAS, Octavio. *Importancia do registro sanitario das habitações como instrumento de defesa hygienica nas coletividades*. In. Annaes do 1º congresso de medicina de Pernambuco. Recife. Off. TYP. Do DIARIO de Pernambuco. 1909.

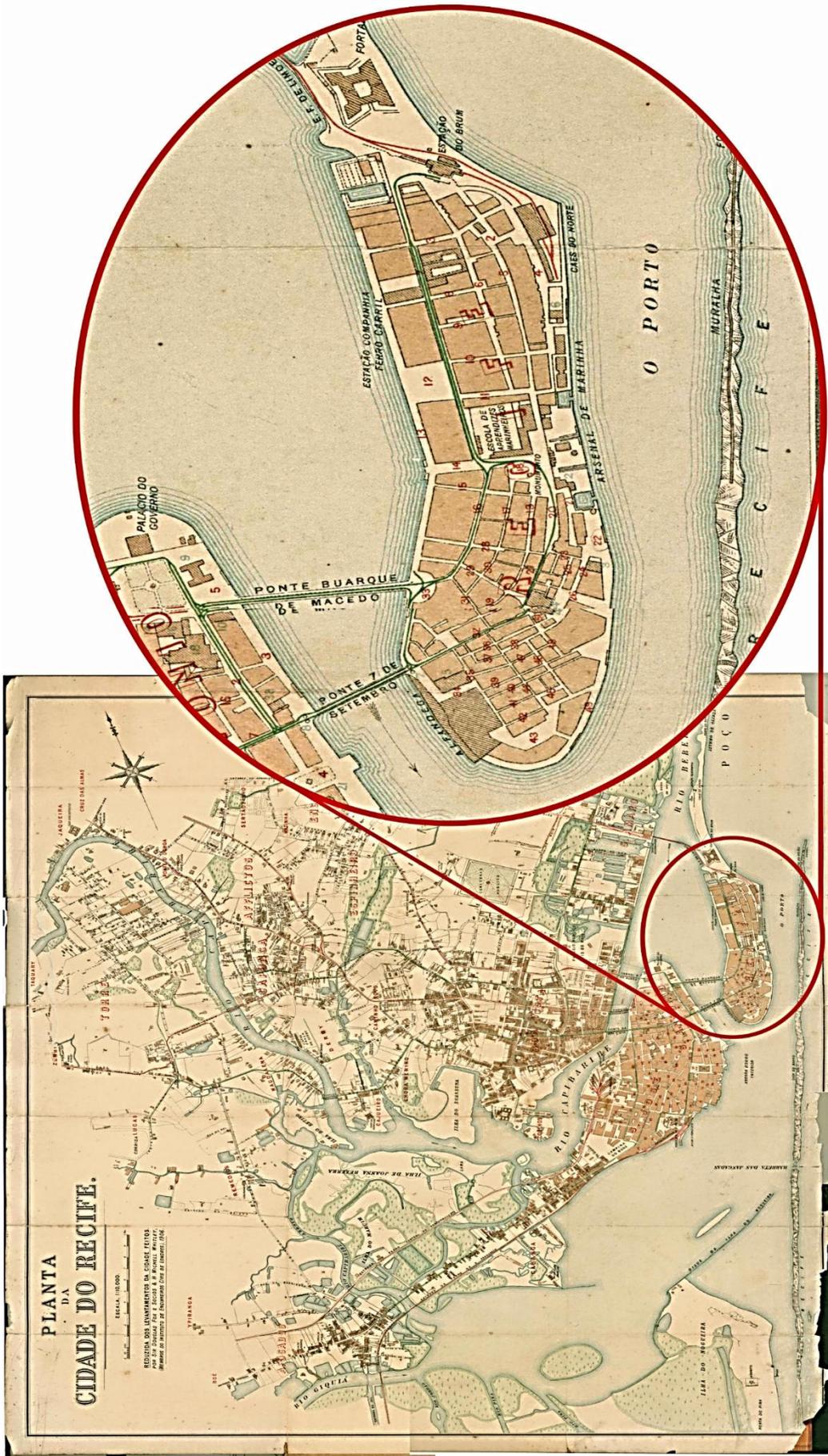
outras cidades do mundo, construiu-se aos poucos, segundo a perspectiva de Coulanges que fala sobre o crescimento da cidade e diz que, a partir de algumas poucas casas quase imperceptíveis, o número cresce e forma a urbe que se transforma no lugar de reunião, de domicílio e no santuário da sociedade²².

Sobre o crescimento das urbes, podemos usar o pensamento de Arrais²³ que infere o seguinte: é no século XX que as cidades brasileiras cresceram, configurando-se como sociedades de massa, transformando-se em centros irradiadores de um desenvolvimentismo que empolgou a mentalidade do período em todo o país. Sendo que “o Recife, se comparado com os centros como São Paulo e Rio de Janeiro, integra esse quadro na entrada do século XX em condições desfavoráveis²⁴”. Pernambuco não escapa desse espírito inovador, da busca por mudanças e melhoramento do seu centro urbano, como o Rio de Janeiro fez no início do século XX, inspirado na Paris Haussmann. Antes de entender as mudanças que foram feitas e o que ocasionou para a população que vivia nos locais afetados por essa transformação, é preciso entender: *que Recife é esse do início do século XX? Como se configurava o bairro e o porto antes da reforma que se inicia em 1909? Quem são os seus frequentadores?* Para perguntas como essas, talvez se encontrem respostas que não sejam agradáveis aos saudosistas do Recife de Mario Sette, pois será apresentado um Recife, com características mais voltadas para o cotidiano das pessoas simples, que circulavam naquele espaço.

²² COULANGES, Fustel de. *A cidade Antiga*. Tradução: Fernando de Aguiar. São Paulo: Ed. Martins Fontes. 1998. p. 142.

²³ ARRAIS, Raimundo. O pântano e o riacho: A formação do espaço público no Recife do século XIX. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP. 2004. p. 26

²⁴ Idem. p.26



Mapa 1 – Planta da cidade do Recife feito por Douglas Fox de 1906 e adaptada para dar ênfase no bairro do Recife.

2.1 O COTIDIANO DO BAIRRO E NA CIDADE DO RECIFE

“O porto já não era o mesmo. Por tão longos anos o seu balcão e seu vestibulo havia sido a “Lingüeta”. Que era a lingüeta?²⁵”

A Lingueta, para o escritor Mario Sette, era um local de todos e para todos, onde se encontraria de tudo, uma localidade poética e cheia de encantos. Era onde se encontravam os sobradões, localizados de frente para o mar, com quatro ou cinco andares, sempre com mirantes, área de hospedarias e restaurantes de nomes franceses. Era o lugar onde foi instalado os escritórios da Western – “o cabo submarino” ou “telégrafo inglês”. Para o autor, também se podiam ver cenas variadíssimas do cotidiano social, como as negras vendedoras de bolos, canjicas, bonecas de pano ou jangadinhas de brinquedo, como também as carroças puxadas por bois e os carros de aluguel à espera de viajantes ou de pessoas importantes, que desembarcavam na cidade. Relatou, em sua obra citada anteriormente, que nos momentos de despedidas e de chegada era possível perceber a emoção das pessoas, o choro e o sorriso, além de escutar as músicas que eram tocadas nestes momentos e em outras ocasiões. Sette também comenta que, nos horários mais tardes da noite, era possível ver os marujos sequestrando as mulatinhas dos becos circunvizinhos da lingueta, estas sempre de flores nos cabelos²⁶.

Esta Lingueta representada por Sette nos faz perceber que se tratava de uma localidade repleta de vida e encantos, que representa uma parte do cotidiano do bairro do Recife. Há outras percepções sobre o lugar e o bairro que se diferencia do que já foi exposto. Encontramos, nas páginas dos jornais da época, um cotidiano diferente dos livros, uma Lingueta vista pelo olhar e pela perspectiva do seu tempo e que nos deixa as suas impressões no jornal Correio do Recife.

“Quem alcançou a Lingueta do tempo do “Zecá”, não pode cancelar o motivo pelo qual aquelle lindo bosque, aceiado e movimenta, se transformasse hoje em ciqueiro e “rendez-vous” e vagabundos e desordeiros. O viajante ahí encontra a nossa psychose: indivíduos rotos e descalços deitados sobre o calçamento ou jogando capoeiragem uma caterva de desocupados de todos os matizes n’uma promiscuidade absoluta de balaios,

²⁵ SETTE, Op. Cit. p.72

²⁶ Idem. p.72-73

paus e lixo; mas adiante, vielas immundas amimaes soltos, cascas de fructas e o proverbial cisco²⁷.”

Ao desembarcar na Lingueta, deparava-se com tal cenário que se estendia por todo bairro do Recife. O jornal, *Correio do Recife*, ainda nos conta que a principal artéria da região portuária, a rua da Cruz, encontrava-se na mesma situação que o porto recifense. Falava-se também dos bondes que passaram pela localidade, normalmente lentos e muito sujos, puxados por mulas que eram espancadas pelos cocheiros aos gritos. O periódico aborda ainda como era a saída da ilha pela ponte do Recife segundo os viajantes que, ao começar a sua travessia, já se deparavam com um grande número de mendigos, mascates e vendedores de frutas²⁸, todos falando ao mesmo tempo, causando um incômodo a quem não estava acostumado com o cenário. Havia uma indignação por parte da parcela da população da época, advinda de como se portavam os policiais, que, segundo o *Correio do Recife*, raramente se encontravam nas ruas; quando apareciam, ou estavam fumando, ou encostados em paredes ou árvores, palestrando com algum “vagabundo”²⁹.

Essa movimentação de pessoas dentro do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, pelas suas ruas e seus sobrados, é o que compõe a representação estética dessa sociedade³⁰. Além de ser a representação da sociedade, era o que os viajantes recém-chegados a Pernambuco percebiam da terra. Mas tal cenário não era específico do século XX, já que diversos viajantes, durante o século XIX, passaram e deixaram a sua impressão, tais como Henry Koster em 1809, L. F. de Tollenare em 1816, Maria Graham em 1821, J. M. Rugendas³¹ em 1824, Charles Darwin³² em 1836 e Daniel P. Kidder em 1837.

Existe uma certa contradição entre os dois pontos de vistas do bairro, fazendo-nos inferir a existência de dois bairros, um dos encantos e do saudosismo, retratado por Mario Sette, e o retratado pelo jornal, com uma perspectiva da época, de olhar mais crítico do momento. Entretanto, existia um único bairro do Recife, uma único Cais da Lingueta. A

²⁷ CORREIO DO RECIFE, 31 de julho de 1909. p. 1.

²⁸ As massas, mendigos, trabalhadores informais e os formais, das indústrias, artesões, caixeiro de lojas, trabalhadores especializados, que davam uma dura jornada de trabalho no comércio ou nas pequenas indústrias antes da primeira guerra era vistos como uma massa sem rosto, sem identidade. LEVINE, Op. Cit. p.102.

²⁹ CORREIO DO RECIFE, 31 de julho de 1909. p. 1.

³⁰ BRESCIANI, M. E. *Londres e Paris no século XIX: O espetáculo da pobreza*. São Paulo-SP. Ed. Brasiliense. 1982. p. 10.

³¹ SILVA, Leonardo Dantas,; SOUTO MAIOR, Mário. *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: FUNDAJ / Ed. Massangana, 1992. p. 143 a 146.

³² Charles Darwin em sua visita tem como sua primeira impressão da cidade da seguinte forma: A cidade é por toda parte detestável, as ruas estreitas, mal calçadas e imundas; as casas, altas e lúgubres. In.: DARWIN, Charles. *Viagem de um naturalista ao redor do mundo*. Rio de Janeiro: SEDEGRA, s.d., v. 2.p. 551.

Lingueta que tanto se falou pode ser vista na imagem 1 (abaixo) e por ela entendemos um pouco o que era esse ponto de chegada e de encontro dentro do bairro do Recife.



Imagem 1 – Cartão postal, 18 de maio de 1903 - Quiosque; Embarcação; Populares³³.

Provavelmente, essa era a lingueta do tempo de “Zecá”, com um belo bosque, limpo, onde se podiam encontrar pessoas para se conversar e escutar a música vinda dos hotéis de nomes franceses, como Sette descreveu. Ao mesmo tempo, podemos notar que o lugar era bastante frequentado: havia um grande número de pessoas passando, como também muitas sentadas nos bancos, ao redor do quiosque e a beira do cais da Lingueta. Estes homens poderiam ser trabalhadores, esperando uma embarcação chegar para conseguir trabalho, mas também poderiam ser os famigerados “vagabundos”, como eram chamadas, na época, as pessoas que ficavam sem ocupação nas ruas. Esta foto (veiculada no ano de 1903), cartão postal, mostra um pouco do que era o porto do Recife e um pouco do seu cotidiano, fazendo com que adentremos nas ruas, localidades e cotidiano deste bairro, tão importante para a cidade do Recife.

Deixando o tempo de “Zecá” para trás, seguimos para 1909, ano de início da reforma do porto e do bairro do Recife, para tentar esclarecer um pouco mais do cotidiano da localidade, que foi onde a cidade do Recife nasceu. Cidade essa que foi, por muito tempo, um

³³ **Fonte:** Visto em: < <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/cartoes-postais/item/601-cais-da-lingueta> > acessado em: 29/09/2017.

polo de atração tanto de pobres como de uma Classe média branca³⁴ que circulava pelas ruas de toda a capital e do Bairro do comércio em grosso. Nas ruas estreitas e tortuosas do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, encontrava-se grupos de mendigos que saíam nas vias pedindo esmolas. Sobre os mendigos, podemos encontrar relatos sobre eles nos jornais, como o seguinte exemplo: “Continuam fazendo exposição de suas chagas e em tons plangentes ao som do (harmonium) e de violão a implorar com incômodos à caridade publica sem temer o Asilo de Mendicidade, lugar para onde deviam esta abrigados³⁵”. As ruas eram o espaço de todos, mas alguns grupos terminavam incomodando a sociedade por seu infortúnio: faziam parte das “Classes perigosas³⁶”, que, por muitas vezes, eram denunciados nas páginas dos jornais, andando pelas ruas e localidades do bairro em questão.

O Bairro do Recife, mesmo sendo uma pequena ilha, tinha uma configuração urbana bastante densa com 41 ruas, 13 becos, 18 travessas, 10 largos e, entre praças, cais e prédios importantes, haviam mais 19 localidades, como podemos ver logo a baixo nos quadros de 1 a 5 que dão um pouco da perspectiva de seu tamanho ou do adensamento populacional que existia na região portuária³⁷. Importantes ruas como a da Moeda, da Cadeira, do Comercio, do Bom Jesus, Domingos José Martins, Marques de Olinda entre outros concentravam grande número de comércios dos mais variados, que veremos melhor no ponto 1.3.1 deste capítulo. O largo do Corpo Santo como e o largo do Rosário eram outras importantes localidades pela comercio, não esquecendo dos becos, travessas e demais localidades que mantinham comércios e também moradias e os “famigerados” cortiços e pardieiros que eram vistos como problema social para os médicos higienistas da época.

Quadro 1 Ruas do bairro do Recife - 1909	
Rua Barão do Triunfo	Rua da Guia
Rua D. Maria Cesar	Rua da senzala
Rua da Companhia Pernambucana	Rua Mascates
Rua da Lapa	Rua Areial
Rua da Moeda	Rua Vidal de Oliveira
Rua da Restauração	Rua Torres

³⁴ LEVINE, Op. Cit. p.100.

³⁵ CORREIO DO RECIFE, 23 de março de 1909. p. 2.

³⁶ CHALOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. p. 20-29.

³⁷ Os dados que foram apresentados, da quantidade de ruas, becos, travessas, largos, entre outros, não são oficiais, foram dados levantados durante a pesquisa, podendo, assim, ter deixado escapar alguma localidade.

Rua de Alvares Cabral	Rua Barreto de Menezes
Rua de d. Maria de Souza	Rua do Burgos
Rua Mariz e Barros	Rua do Marques de Olinda (rua da cadeia)
Rua de São Jorge	Rua do observatório
Rua de Tuyuty	Rua do Pharol
Rua do Amorim	Rua do Torres
Rua do Apollo	Rua do Vigário Tenório
Rua do Bispo Sardinha	Rua do Visconde de Itaparica
Rua do Bom Jesus	Rua Domingos José Martins
Rua do Commercio	Rua dos Guararapes
Rua do Forros	Rua Madre de Deus
Rua Thomé de Souza	Rua Santos Dumont
Rua Padre Muniz	Rua da Restauração
Rua da Ponte Velha	Rua de São José
Rua dos Guararapes	

Fonte: Atlas histórico geográfico de Pernambuco, APEJE, Fundo SSOMA manuscritos (serie saneamento – sub serie S/1; Freguesia do Recife - 1º Semestre 1909 a 1910), Jornal Correio do Recife e A Província e DIARIO de Pernambuco o decorrer do ano de 1909 e o Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894.

Quadro 2 Becos do bairro do Recife - 1909	
Beco da bomba	Beco do Correio
Beco do Abreu	Beco do Matos
Beco do Capie	Beco da Pindoba
Beco do Mascate	Beco Rosichoal
Beco Largo	Beco Tapado
Beco José Caetano	Beco dos Portos
Beco do Camello	

Fonte: Atlas histórico geográfico de Pernambuco, APEJE, Fundo SSOMA manuscritos (serie saneamento – sub serie S/1; Freguesia do Recife - 1º Semestre 1909 a 1910), Jornal Correio do Recife e A Província e DIARIO de Pernambuco o decorrer do ano de 1909 e o Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894.

Quadro 3 Travessas do bairro do Recife - 1909	
Travessa da Assembleia	Travessa Dr. Jose Martins
Travessa da Madre de Deus	Travessa Antigo Porto
Travessa da Senzalla	Travessa Bom Jesus
Travessa do Apollo	Travessa Tiradente
Travessa do Campello	Travessa Para Fundação
Travessa do Corpo Santo	Travessa Accidente
Travessa do Vigário	Travessa Guararapes
2ª travessa de Pedro Affonso	Travessa da Fundação
Travessa do Torres	Travessa do Occidente

Fonte: Atlas histórico geográfico de Pernambuco, APEJE, Fundo SSOMA manuscritos (serie saneamento – sub serie S/1; Freguesia do Recife - 1º Semestre 1909 a 1910), Jornal Correio do Recife e A Província e DIARIO de Pernambuco o decorrer do ano de 1909 e o Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894.

Quadro 4 Largos do bairro do Recife - 1909	
Largo da Alfândega	Largo do Corpo Santo
Largo da Assembleia	Largo do Forte do Matos
Largo da Companhia Pernambucana	Largo do Pelourinho
Largo do Chaco	Largo dos Voluntário da Pátria
Largo do Commercio	Largo do Rosário

Fonte: Atlas histórico geográfico de Pernambuco, APEJE, Fundo SSOMA manuscritos (serie saneamento – sub serie S/1; Freguesia do Recife - 1º Semestre 1909 a 1910), Jornal Correio do Recife e A Província e DIARIO de Pernambuco o decorrer do ano de 1909 e o Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894.

Quadro 5 Praças, Cais e prédios do bairro do Recife - 1909	
Praça de Pedro I	Praça da Assembleia
Praça do Apollo	Praça Chaco
Praça do Comercio	Praça Arthur Oscar
Praça do Commercio	
Cais da Alfandega	Cais Brum
Cais da Companhia Pernambucana	Cais do Apollo
Cais da Lingueta	Cais do Ramos
Cais do Brum	
Alfandega	Arsenal de Marinha
Arco da Conceição (na frete da ponte do Recife, hoje ponte Mauricio de Nassau)	Forte do Matos
Armazém de Carga	Igreja Matriz do Corpo santo
Igreja do Pilar	

Fonte: Atlas histórico geográfico de Pernambuco, APEJE, Fundo SSOMA manuscritos (serie saneamento – sub serie S/1; Freguesia do Recife - 1º Semestre 1909 a 1910), Jornal Correio do Recife e A Província e DIARIO de Pernambuco o decorrer do ano de 1909 e o Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894.

Por sua localidade e importância comercial, além de sua estrutura física, o bairro do Recife ganhava destaque dentro da capital pernambucana. Este status foi se construindo pelo grande número de pessoas que circulavam na localidade, como também pela grande quantidade de prédios que existiam na região, estes que serviam para os mais diversos objetivos e que sua maioria teriam mais de um andar, como podemos ver no quadro 6. Mesmo que o seu total fosse menor que diversos bairros do Recife, era onde concentrava-se o maior número de comércio da capital pernambucana. As diferentes estruturas, quantidade de pavimentos, que os prédios tinham podem ser visto no quadro 6 feito por Saturnino de Brito, ao fazer o levantamento dos prédios das diversas freguesias do Recife para a construção da nova rede de esgoto e abastecimento d'água da cidade.

Quadro 6						
Prédios existentes no município do Recife em 1909 a 1910. Incluindo os prédios isentos de impostos, arruinados, em obras e os mocambos.						
Freguesias	Número de prédios existentes					Total
	Térreo	1 andar	2 andares	3 andares	4 ou mais andares	
Recife	630	224	171	128	27	1.180
Santo Antônio	1.365	274	285	118	4	2.046
Boa Vista	2.846	341	80	21	----	3.288
Graças	2.045	84	----	----	----	2.129
São José	3.122	149	75	3	----	3.349
Afogados	3.212	54	6	----	----	3.272
Poço	1.683	34	----	----	----	1.717
Várzea	690	7	----	----	----	697
Total	15.593	1.167	617	270	31	17.678

Fonte: BRITO, F. Saturnino Rodrigues de. *Saneamento de Recife: Descrição e Relatórios*. Recife: Imprensa Oficial. Vol. 1. 1917. p.74.

Analisando o quadro 6, vemos que o bairro do Recife, comparado com outras freguesias da capital, tinha a quantidade de prédios relativamente menor, sendo que a área que podia-se construir comparado as outras localidades também era menor, por se tratar de uma ilha não podia se expandir tanto quando os outros bairros, a não ser para cima, por isso havia um número grande de prédios com mais de um andar. No entanto, se fizermos a razão entre a quantidade de edifícios e a área física construída, o bairro de São Frei Pedro Gonçalves demonstra ter uma estrutura urbana bem formada e sólida. Outro ponto que podemos notar é que edifícios com mais de 3 andares eram comuns no bairro, tendo pouco mais de 13% dos prédios construídos na região com essas características. Estas estruturas eram utilizadas de diversas maneiras, tais como residências, que muitas vezes eram ocupadas por mais de uma família por andar, o que garantia um grande número de moradores para o bairro, pontos comerciais, escritórios, hotéis, depósitos, entre outros. O baixo valor dos alugueis na localidade atraía grupos de pessoas menos abastados, como também a facilidade de um pequeno comerciante se manter. Estes eram alguns dos aspectos estruturais e sociais do bairro, veremos, em seguida, uma pouco do cotidiano das ruas que vimos nos quadros de 1 a 5 e de quem as frequentavam.

2.1.1 Entre as ruas do bairro do Recife: A segurança e os desordeiros

As diversas localidades vistas nos quadros de 1 a 5 eram bastante noticiadas pelos jornais do período, mostrando como eram as relações e os acontecimentos. Os periódicos da época transformaram-se em uma ferramenta importante para mostrar o cotidiano social do bairro do Recife, ao contrário do início do século passado, já que consistia para a população num veículo para as delações e cobranças das infrações que “não ser tornavam do saber” das devidas autoridades. Os jornais relatavam a má utilização dos passeios públicos, apontados pela população. O desrespeito dava-se pela falta de cumprimento da lei que proibia os indivíduos com embrulhos e encomendas trafegarem nos passeios recifenses. Em toda a cidade e, em especial, o bairro do Recife, por ser um bairro comercial e de chegada de muitas pessoas, encontrava-se um grande número de carregadores de malas, baús, balaios, entre outros, transitando nas calçadas, fazendo com que os que caminhassem pela localidade corressem o risco de ter a sua cabeça ferida ou as roupas estragadas³⁸.

Acontecimentos como o citado anteriormente eram comuns de acontecer no bairro do Comercio em Grosso, lembrando que esse era outro nome dado ao bairro do Recife, pois, como o nome já indicava, era a região com um fluxo grande de compra, de venda e de transporte de produtos. Esta população, que transitava pelas ruas do bairro e por toda a cidade, apresenta-se de forma semelhante a escrita por Bresciani³⁹ em seu livro, como uma massa “anônima, mecânica de massa amorfa, seja na apreensão de detalhes seus exploráveis até certo ponto, o movimento de milhares de pessoas deslocando-se por entre o emaranhado de edifícios da grande cidade compõe uma representação estética da sociedade”. A população que se adensava nas ruas do bairro do Recife deparava-se com diversos problemas de ordem social, entre eles, o da segurança pública. A adversidade encontrada relacionava-se com os praças que eram para trazer a segurança da sociedade, mas não estava conseguindo atingir o objetivo. Segundo os jornais da época, tal problema estava relacionado às dificuldades na estrutura da polícia, da guarda e nas atitudes dos seus soldados. Apesar das críticas à força policial, ela procurava sempre demonstrar o esforço despendido para o conhecimento e o combate do crime⁴⁰.

³⁸ CORREIO DO RECIFE, 11 de fevereiro de 1909. p. 2.

³⁹ BRESCIANI, Op. Cit. p. 8.

⁴⁰ ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar. *Recife, culturas e confrontos: as camadas urbanas na campanha salvacionista de 1911*. Natal: Editora da UFRN, 1998. p. 73.

Nos últimos anos do primeiro decênio do século XX, a cidade do Recife passou por alguns problemas, estes relacionados ao pequeno número de policiais⁴¹ e por não ter condições financeiras para novas contratações, além de que os membros das classes menos abastadas se tornavam os maiores alvos das autoridades policiais⁴², transformando-se nos objetos de má conduta dos soldados. No dia 26 de janeiro de 1909, o jornal *Correio do Recife* fez uma denúncia de agressão sofrida pelo trabalhador Diomedes Alves Varella, que trabalhava na casa comercial de moveis de Gonçalves Irmão, que se localizava na rua da Moeda, no bairro do Recife. A matéria nos conta que Diomedes se locomovia para tomar banho na casa de Domingos, estabelecido como armazém de molhados, quando, sem nenhum motivo aparente, um policial que parecia estar embriagado começou a dar bordoadas com um varão de ferro; sendo que ele não foi a única vítima, foi vitimado também Eugenio, outro trabalhador do bairro. A matéria foi feita para que se chamasse a atenção do chefe de polícia da época, Ulisses Costas. Os problemas com os praças eram constantes, a brutalidade que tratavam qualquer suspeito⁴³ de arruaça ou outro delito terminava, muitas vezes, em espancamento, não importando o sexo ou a idade, como foi constatado na matéria do jornal acima. A força policial sempre aparecia nas páginas dos jornais, por um bom trabalho feito ou por algumas situações que não deveriam ser de sua conduta, como o abuso da autoridade, o alcoolismo, os jogos, a capoeira, que, por muitas vezes, chegava a atrapalhar o fluxo de pessoas e carros nas ruas, como se podia ler no popular jornal *A Província*:

“Srs. redactores d’A Província. – E inqualificavel a indisciplina que reina no quartel do destacamento do bairro do Recife, onde não há o menor decoro.

A qualquer hora do dia e não obstante achar-se o quartel situado em frente quasi á Recebedoria, veem-se praças em mangas de camisas, a jogar capoeira, interrompendo até o transito⁴⁴”.

⁴¹ Força Pública de Pernambuco não passava de 1.500 homens em 1914 segundo LEVINE, Robert. *Pernambuco e a federação brasileira, 1989-1937*. IN: História Geral da civilização brasileira. Vol. VIII O Brasil republicano. São Paulo-SP. 1997. p. 138. Segundo o jornal *o Correio do Recife* do dia 15 de maio de 1909 o número de praças existentes em todo estado era de 1.672, e mais 57 oficias, que em sua maioria atuavam no interior. Os dados encontrados no *Jornal Correio do Recife* contradiz os números levantados por Levine em seu trabalho.

⁴² Essas classes eram detentores de comportamentos inadequados para a convivência em uma sociedade que ambicionava a modernidade, tanto do espaço físico, quanto dos costumes. Com resultado, havia maior suspeição sobre os membros dessas classes e maior intolerância para práticas como jogos, bebedeiras, batuques e brigas, que a julgar pelo discurso político e policial, faziam parte da rotina dessas pessoas. SILVA, Jeffrey Aislan de Souza. *A Guarda Cívica: Policiamento Civilizador, Ciminalidade e Conflitos Urbanos na História Social do Recife (1876 - 1890)*. Dissertação de metrado – UFRPE. Recife, 2016. p. 126.

⁴³ A brutalidade que se dava a qualquer suspeito se dava por a aparato policial não encontrar muita diferença entre o homem trabalhador pobre e criminoso, já que por muitas vezes eles ocupavam o mesmo espaço de moradia. BRESCIANI, Op. Cit. p. 51-52.

⁴⁴ A PROVÍNCIA, 14 de julho de 1909. p. 2.

A situação da segurança não se limitava apenas aos aspectos citados anteriormente. A noite fazia com que piorasse a situação para quem transitava em horários mais avançados, visto que a população tinha receio de trafegar pelas ruas da cidade por serem escuras e estreitas, com um ar de insegurança⁴⁵. O temor da noite pairava sobre a população do bairro do Recife que, segundo Arrais⁴⁶, encontrava-se desta forma, porque para além das áreas iluminadas, calçadas limpas, elegantes, nobres e muita com iluminação elétrica, como se podia ver nos jardins e em eventos sociais, o Recife mergulhava na “negridão dos bairros”, nos “abismos das ruas”, “dos largos de sobra, das praças sepulcrais”. Era a cidade morta, sendo uma fonte de terror e desconforto.

Sobre a situação em que a cidade se encontrava, Ulisses Costa afirmava que a polícia do estado não cumpria com o seu dever: quando o sol se punha os soldados se aquartelavam, enquanto os bandidos espreitam nas esquinas⁴⁷. Com a força policial se portando de forma não propícia, fez crescer o número de assaltos, desordem e arrombamentos dentro do bairro do Recife. O bairro portuário passava por uma situação difícil e é nesse contexto que surge o Hemeterio Maciel⁴⁸, criador da Segurança Noturna, grupo de pessoas que oferece o serviço particular de proteção, assumindo o trabalho dos policiais durante a noite. Faziam o policiamento no bairro do Recife nos horários das 22 horas às 5 ou 6 horas da manhã, conforme a estação do ano, e também prestavam socorro a população em casos de emergência médica, sendo que os gastos com isso ficavam por conta do usuário. A sua equipe contava com médico, parteira e farmácia, sendo que os não contribuintes permanentes, além de pagar o tratamento, pagava uma taxa extra de cinco mil reis, a título dos serviços prestados⁴⁹. Referente ao policiamento noturno, existia também o da guarda pública, sendo que não era nem suficiente e nem eficaz.

⁴⁵ Bresciani descreve para a cidade de Paris na segunda metade do século XIX a existência de uma dupla dinâmica, a do dia, dos trabalhadores pobres e a da noite, que seria a cidade das sombras, onde se esconde os vícios, roubos, prostituição, mas que todas essas práticas se encontrava em voltas dos menos abastados, dinâmica esta que podia-se perceber com certa semelhança no Recife no início do século passado. BRESCIANI, Op. Cit. p.12-13

⁴⁶ ARRAIS, Op. Cit. p. 53.

⁴⁷ Esta é a impressões que Ulysses Costa, chefe de polícia, deixa em um dos seus desabaços, que costumeiramente eram feitos no jornal Correio do Recife.

⁴⁸ De acordo com Clarissa Nunes Maia, Hemeoterio Maciel, 1º Tenente da guarda urbana, fundou a guarda noturna em julho de 1908 que tinha sua sede na Rua Madre de Deus. A segurança era particular, mas ficava subordinada ao chefe de polícia, Ulisses Costa, que nomeava o delegado para a corporação, que auxiliava na disciplina dos guardas e cuidava do alistamento. In.: MAIA, Clarissa Nunes. *POLICIADOS: Controle e disciplina das classes populares na cidade do Recife, 1865 -1915*. 2001. Tese (Doutorado em história) Departamento de história, Universidade Federal de Pernambuco. Recife. p. 117.

⁴⁹ MAIA, Op. Cit. p. 117/118.

Havia reclamações de moradores do bairro com relação aos serviços prestados pelos homens de Hemeterio Maciel. Normalmente, o que se reclamava era relacionado aos altos silvas feitos pelos apitos dos vigilantes em avançada hora da noite, não permitindo que alguns moradores dormissem⁵⁰. Hemeterio, quem, em pouco tempo, já era considerado um “delegado⁵¹”, por seus serviços prestados auxiliando a segurança pública, utiliza-se dos jornais para responder esse tipo de reclamação, como se pode ver:

“Convido ao sr. reclamante a dar commigo um passeio, á noute, a horas avançadas, pela cidade especialmente pelo bairro do Recife.

Si não se axtrasiar ao ver as trevas que envolvem o bairro commerciae até a cidade, o que dificulta em extremo o policiamento, então o sr. é susceptível de impressões opticas.

Nessas condições é possível fazer o serviço sem o emprego dos apitos?⁵²”

As respostas do delegado da segurança noturna aludiam-se ao cotidiano que se encontrava o bairro do Recife, que era um reflexo da cidade. Além dos problemas com a segurança, havia corriqueiramente nos jornais uma amostra da existência do mal-estar entre polícia e a Guarda Noturna porque existia uma forma diferenciada de tratamento das duas com relação à população. O diferencial que existia entre os dois era que a Guarda Noturna não tratava mal as pessoas como comumente a polícia fazia. O jornal nos descreve a diferença:

“O que os guardas não fazem é tratar indelicadamente aquém os procuram, do contrário serão expulsos; que eles não cometem são desatinos iguais aos de que são protagonistas os nossos soldados; enfim, o que eles não fizeram até agora foi compactuarem com umas tantas bandalheiras que são dão a adiantas horas da noite⁵³”.

Como podemos perceber, segundo o próprio jornal, as pessoas que contribuía com a Segurança Noturna estavam satisfeitas com os serviços oferecidos. Já com relação às atividades dos praças, não havia o mesmo sentimento. O grupo de vigilância de Hemeterio

⁵⁰ A PROVÍNCIA, 15 de outubro de 1909. p. 2.

⁵¹ Na República, as tarefas de manutenção da ordem passaram todas para a burocracia, na medida quem que delegados se tronaram funcionários públicos e os estados aumentaram rapidamente o efetivo de suas polícias militares que substituíram a Guarda na sua função original. CARVALHO, José Murilo. *Mandonismo, coronelismo, clientelismo: uma discussão conceitual*. In: Revista Cielo. vol. 40 no. 2 - Rio de Janeiro 1997. Visto em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52581997000200003> Acesso em: 25/10/2016.

⁵² A PROVÍNCIA, 15 de outubro de 1909. p. 2.

⁵³ CORREIO DO RECIFE, 16 de março de 1909. p. 2.

Maciel, segundo Maia⁵⁴, “tinham autorização para prender qualquer suspeito e levá-lo ao quartel da polícia local e andavam equipados com sabre e revólver, além do apito que lhes serviam para pedir auxílio”. O alistamento nas tropas de Hemeterio era feito entre os brasileiros em faixa etária dos 18 aos 40 anos que soubessem ler e escrever. A Segurança Noturna intencionava-se a aumentar o seu raio de atuação para outros bairros da capital e tal expansão se deu pelas mudanças ocorridas no bairro do Recife: não havia mais preocupação dos moradores com os furtos de suas galinhas e perus de seu quintal. Eram cobrados, para a manutenção da vigilância, 5\$000 reis mensais, custo baixo para uma boa noite de sono, segundo o jornal⁵⁵.

A população fazia constantes reclamações aos órgãos responsáveis sobre o medo de se caminhar à noite nos bairros de São José, Santo Antônio, Boa Vista e Recife. Ulysses Costa, Chefe de polícia da capital, acreditava que tal problema não deveria acontecer, por confiar que seus homens estariam nos quarteis ou nas ruas, fazendo as suas rondas. O chefe de polícia Ulysses, em uma caminhada a noite pelo centro do Recife, pode constatar como estavam as ruas durante a noite com relação à segurança. Confirmaram-se as reclamações que eram feitas por populares, a “não” existência de segurança nas ruas das localidades indicadas. Nos pontos em que eram vistos os policiais, os mesmos se encontravam dormindo e, quando estavam agindo, não faziam o seu trabalho direito. Para os soldados que trabalhavam à noite, quase todos os indivíduos que circulavam nas ruas altas horas da noite eram suspeitos; o que diferenciava um suspeito de um “cidadão de bem” era a sua cor de sua pele e a sua forma de trajar⁵⁶. O que comprovava o que era visto pelo chefe de Polícia era o relato frequente dos jornais, em especial no bairro do Recife, que comumente fazia matérias descrevendo a seguinte cena: “S. s. notou que no bairro do Recife os praças mesmo de carabinas na mão, encostam estas á parede, e unindo-se, ou por outra confiando à vigilância das casas comerciais a seu cargo ao guarda da *Segurança Noturna*, se entregam como uns justos a Morpheo?⁵⁷”

A polícia da época tinha diversos problemas para resolver diariamente, principalmente com relação a brigas e desordens, principalmente no turno da noite, em hospedarias de baixo custo, quitandas e quiosques⁵⁸. Resolver os problemas da população recifense era a sua

⁵⁴ MAIA, Op. Cit. p. 118.

⁵⁵ A PROVÍNCIA, 22 de abril de 1909. p. 1.

⁵⁶ MAIA, Op. Cit. p. 153.

⁵⁷ CORREIO DO RECIFE, 27 de maio de 1909. p. 2.

⁵⁸ Segundo Claizoni, essa localidades eram locais que era frequentados por mulheres de “vida fácil” que ficavam se utilizando de um palavreado imoral, e incomodava as famílias que residiam em volta, como também atraía os desordeiros, sendo um ponto de comercio transformava-se em um ponto de encontro de grupos populares, para

obrigação, mas, no bairro do Recife, havia também problemas com os estrangeiros, como relata o jornal *Correio do Recife* do dia 25 de janeiro de 1909 o caso dos três ingleses que foram presos por desordem, após esfaquear o cavalo de um jovem carroceiro que não deu carona aos mesmos. Outros indivíduos que ocupavam muito do tempo da polícia e da segurança noturna eram os “tipos populares” que, segundo Arrais⁵⁹, “eram considerados amplamente como desordeiros, os ofensores da honra, os larápios, os loucos, os ébrios, os feiticeiros e as prostitutas”. Esses tipos populares normalmente eram bem conhecidos pela força policial e alguns tinham diversas passagens pela casa de detenção. Esses indivíduos eram normalmente conhecidos pelos seus vulgos⁶⁰ que, de acordo com Arrais⁶¹, “seus nomes compostos explicitavam o vínculo com os locais de procedência, ofícios exercidos ou traços característicos”, como podemos citar os de alguns que frequentavam o bairro de São Frei Pedro Gonçalves: Calça larga, Quebra pedra, Cara de burro, Toucinho, Manoel Zumbi, Pedro Araujo, Canela de ferro, João pequeno, Zé Molle, Molequinho, Casaquinha, Nó de Nanna Ramos, Muribeca, Cara de ferro, Carne de porco, José Lauria e Frangão. Entre os tipos populares sempre existiam aqueles que já eram conhecidos como os “celebres desordeiros”, por terem passado diversas vezes pela casa de detenção, os quais os soldados diziam ter cabide no local de reclusão.

Segundo os jornais da época, alguns desses “celebres desordeiros” foram levados a julgamento e as suas prisões foram decretadas. Podemos citar aqui quatro deles: Pingo, que no primeiro semestre de 1909 teve em média treze passagem pela casa de detenção⁶²; Chico diabo, este que costumava se passar pelo famoso cangaceiro Antônio Silvino⁶³; Catarina

tomar café, para beber ou comer. Muitos desses estabelecimentos acabavam sendo reconhecidos como pontos de desordem, por isso não podiam ficar aberto até tarde da noite. CLAIZONI, Debora Halide. *A ordem pelo avesso: Criminalidade e condição feminina no Recife (1890-1920)*. Dissertação (Programa de Pós-graduação em história) Universidade Federal de Pernambuco. Recife. p. 20-21

⁵⁹ ARRAIS, Op. Cit. p. 93.

⁶⁰ Os nomes vulgares que eram dados aos personagens, pela sociedade e as forças policiais, a certas pessoas, que frequentavam as ruas da capital pernambucana diziam muito sobre quem eram esses indivíduos, sendo mais do que meros apelidos, segundo Ginzburg constituía-se em “linhas que convergem para o nome é que dele partem, compondo uma espécie de teia de malha fina, dão ao observador a imagem gráfica do tecido social em que o indivíduo está inserido”. GINZBURG, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Tradução: Antônio Narino. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil. 1989.p. 175.

⁶¹ ARRAIS, op. Cit. p. 96.

⁶² O número de passagem pela casa de detenção foi feita a partir da análise do jornal *Correio do Recife* durante o ano de 1909, sendo que essa foi a quantidade de vezes que pude observar, podendo ter deixado passar alguma coisa. Ele não teve outras passagens no decorrer do período estudado por ter sido condenado por tentativa de homicídio e ficando preso por tempo indeterminado. O real tempo de sua prisão foge do alçada da pesquisa e da temática do trabalho.

⁶³ Ao se utilizar do nome do famoso cangaceiro Antônio Silvino, Chico Diabo se utiliza do “prestígio”, pavor que tal nome causava na população, já que o bandido por quem ele se passava não era apenas um nome como, mas também um símbolo, assemelhando-se ao que Hobsbawm fala sobre a fama dos célebres bandidos. HOBBSAWM. *Bandidos*. Rio de Janeiro: Editora Forense-Universitária. 1976. p. 128.

peixeiro, que trabalhava nas proximidade do forte do Brum, que sempre sobre efeito do álcool causava muito transtorno, e, por último, Olhão. A desordem não era algo unicamente masculino, as mulheres também participavam de atos de desordem e também eram presas, a exemplo das conhecidas Bahiana, Serpente, Viúva alegre e Pirão gostoso; estas duas últimas eram mulheres de “vida fácil”⁶⁴.

Normalmente, os indivíduos que eram conhecidos pelos seus vulgos não tinham medo nem da polícia nem de outro possível valentão, causando desordem a qualquer hora do dia e da noite. Um dos ocorridos é o caso de Olhão que, em plena luz do dia, as 11:30 da manhã do dia 05 de maio de 1909, no cais da Lingueta, encontra-se com uma faca em punho trazendo medo a população que passava no lugar, até o momento em que se encontrou com Martinho Christovam da Silva, catraieiro que trabalhava na localidade. Os dois entraram em confrontos, mas Martinho não saiu ferido porque se encontrava munido de uma navalha que usou para a sua defesa. Eles só terminaram a briga quando a polícia chegou e conseguiu prendê-los e levá-los a casa de detenção.

Os conhecidos como desordeiros causavam problemas dentro da cidade e, por muitas vezes, eram contidos pela polícia ou a pela segurança noturna, sendo que nem todos os indivíduos dessa da região eram desordeiros⁶⁵. O maior inimigo não eram as pessoas em si, mas as bebidas alcoólicas, segundo os jornais, pois muitos dos arruaceiros estavam sob o efeito do álcool quando se metiam em confusões e transtornos, como se pode encontrar nas notícias dos periódicos da época. As brigas, muitas vezes, eram entre amigos que se embriagavam juntos, como, por exemplo, o caso do dia 06 de Janeiro de 1909, no período da noite, em que Manoel José de Sant’Anna e Raymundo Bastos, armados de cacetes, tentaram esbordoar um de seus amigos no cais da Lingueta. Mas nem sempre acontecia desta forma. Muitos, após se embriagarem, saíam com pedaços de madeira, faca ou outro objeto que pudesse causar algum dano, arrumando confusão, como o ocorrido no dia 11 de fevereiro no cais da Regeneração. O caso tratou-se do turbulento e embriagado Antônio de tal, que estava causando tumulto no referido cais. O mesmo se encontrava com um punhal de dois palmos e tentou matar um transeunte. Não conseguindo realizar o ato, despiu-se, ficando nu e causando

⁶⁴ Arrais nos conta que durante o governo de Sigismundo Gonçalves (1904-1908), como o apoio do Chefe de Polícia Santos Moreira, houve uma campanha de “caça” aos brabos, que após esse período só sobreviveram dois célebres personagens, Apolônio da Capunga e Nascimento Grande e os tipos populares são o resquício dessa época. ARRAIS, Op. Cit. p. 97-98

⁶⁵ HOBBSAWM, Op. Cit. p.26.

grande constrangimento para quem estava passando. O indivíduo foi preso, mesmo assim reagiu e foi utilizada a força e, em seguida, encaminhado para a casa de detenção⁶⁶.

As ruas do bairro do Recife eram movimentadas pelos policiais, com as ações que praticavam como também pelos “desordeiros”, estes que davam trabalhos para todos no bairro do Comercio em Grosso. Além desses dois grupos, havia outras situações que fazia as ruas ficarem movimentadas na região portuária. Falaremos do caso dos carroceiros que, no ano de 1909, foram proibidos de transitar livremente pelo bairro do Recife e outros pontos da cidade.

2.1.2 Os carroceiros e o transito do bairro do Recife

Na cidade e no bairro do Recife, houve lutas por direitos que estavam sendo retirados⁶⁷, fazendo com que, possivelmente, muitos homens de bem ficassem sem o seu sustento; é o caso da proibição da circulação das carroças, de quatro rodas, pelo Recife. Com a proibição do transitar de caminhões no bairro do Recife a partir do final mês de março de 1909, houve uma greve desses profissionais. A movimentação foi organizada pelos carroceiros que transitavam com carroças de quatro rodas, caminhões, que solicitavam o não cumprimento do decreto que proíbe a circulação dos seus veículos nas ruas. Houve uma adesão à movimentação dos trabalhadores que pegavam frete no forte o Brum, Forte do Matto, Estação central e que desejavam também a adesão dos que trabalham na estação das cinco pontas. Cartas são mandadas com frequência ao Prefeito do Recife, Archimedes de Oliveira, para que seja prolongado o prazo para ser posto em prática o decreto⁶⁸.

Com a chegada do final do prazo para a proibição da circulação das lagartixas, forma vulgar em que são conhecidas as carroças de quatro rodas, o prefeito solicitou o auxílio da polícia para intervir, caso algum dos prejudicados tentasse atentar contra a ordem⁶⁹. Alguns dias após ser posto em prática a proibição, começou a chegar aos jornais da capital pernambucana as reclamações referentes ao impedimento da circulação dos caminhões no

⁶⁶ CORREIO DO RECIFE, 11 de fevereiro 1909.

⁶⁷ Pela perspectiva de Harley havia “Uma dificuldade similar surge quando os grupos não podem concordar com “as regras do jogo” e, desde que o estabelecimentos dessas regras predetermina amplamente a resultado, poderá haver conflito tanto em relação às regras como há na própria negociação”. HARLEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Ed. Hucitec. 1980. p. 67.

⁶⁸ CORREIO DO RECIFE, 24 de março de 1909. p. 1.

⁶⁹ Sobre o caso, na pesquisa que foi feita sobre o assuntos e nas documentações que estavam disponíveis, não conseguiu-se identificar nenhum relato de confronto, mas não afirmo com certeza que eles não houve.

bairro Recife e em outras freguesias. Um dos principais problemas apontados era com relação à limpeza pública, já que a coleta de animais mortos e lixo eram feitas por caminhões de quatro rodas e de tração animal e levados para os incineradores do Estado⁷⁰, sendo esses veículos iguais aos que foram proibidos e não houve exceção para nenhum, nem para aqueles a serviço do Estado.

Os caminhões de lixos eram caracterizados para se diferenciar dos demais e oferecer um melhor serviço à sociedade, seguindo as cláusulas 10, 11, 12 e 14 do contrato de 1905 para a coleta de lixo:

“10. A remoção do lixo, animais mortos, e etc. será feita em carroças apropriadas, numeradas cobertas e pintadas exteriormente, sendo a cobertura disposta de modo a poderem receber o lixo de um lado mantendo-se o outro fechado, não se permitindo que encham se em excesso de modo a impedir o completo fechamento depois da collecta.

11. Os carros destinados a collecta do lixo serão providos de uma campã, e o empregado do vehiculo o fará soar fortemente dando o signal indicativo do serviço.

12. O conductor da carroça receberá o lixo a porta das habitações, e depois de vassal-o no vehiculo, collocará a vasilha dentro da casa, ou no interior da escada no prédio.

14. A emprese terá o numero de vhciculos sufficiente para exubutar o serviço de modo perveito dentro do espaço do tempo marcado no número 8.⁷¹”.

Mesmo havendo a diferenciação entre os caminhões da coleta de lixo e os que transitavam pegando frete, não houve distinção na lei. Com o passar do tempo e as reclamações dos populares por conta os problemas na coleta do lixo, restituiu-se a circulação do caminhão da limpeza pública. O trânsito apenas com as carroças coletoras de detritos dentro do bairro do Recife era algo preocupante, segundo Monteiro⁷², “mesmo tendo disciplinado o lixo urbano, havia local em que a carroça recolhadora não passava” uma vez que as ruas eram estreitas, tortuosas e em muitas vezes mal cheirosas, ladeadas, de casa de

⁷⁰ Possuem dois incineradores de lixo a cidade do Recife, um antigo, situado no cais do Capibaribe no local denominado, Coelhos, e outro recentemente construído, perto do cemitério público de Santo Amaro, no local denominado de Pombal. O primeiro instalado em maio de 1897 e o segundo em abril de 1908. Arquivo SSOMA - Relatório da Repartição de Obras Públicas, 1909. APEJE – Caixa 3. p. 47.

⁷¹ CORREIO DO RECIFE, 05 de abril de 1909. p. 1.

⁷² MONTEIRO, Denise Brito. *Epidemia de Varíola e a vacinação obrigatória: Repercussões na sociedade recifense do início do século XX*. 2005, Dissertação (Departamento de história) Universidade federal de Pernambuco. Recife. p. 83.

três e quatro andares, sendo assim um caos⁷³. A estrutura do bairro não contribuía para a fluidez nas vias, desta forma, a população solicitava que fossem tomadas atitudes com relação aos horários da passagem dos caminhões, para que não ocorressem tais transtornos⁷⁴. Além dos problemas que estavam sendo enfrentados, havia o problema com as lagartixas que desafiavam a lei, transitando nas ruas do Recife, em alta velocidade. Elas esbarravam em carros de particulares, os condutores batiam boca com os cocheiros dos bondes e, por fim, espancavam os cavalos, que muitas vezes estavam magros e desnutridos, dignos de pena. Esse tipo de situação era comumente vista pelos que circulavam no bairro do Recife.

Com relação ao problema do trânsito no bairro de São Frei Pedro Gonçalves, a prefeitura, a partir do dia 19 de outubro de corrente ano, sinalizou as ruas e o sentido que as carroças poderiam transitar, desta forma, facilitando o deslocamento e amenizando os transtornos que eram causados, já que suas ruas eram, por sua maioria, estreitas e tortuosas. A ação que foi tomada pela prefeitura, noticiada no jornal *A Província*, foi recebida pela população com grande felicidade. O problema do trânsito com relação aos caminhões foi resolvido por lei que fez ajustar as suas medidas com a necessidade da população.

2.1.3 Os incêndios no bairro do comercio em grosso e a “ação do corpo de bombeiros”

O Bairro do Recife que antecede a reforma sofria com outro mal que dizia respeito à população e ao poder público: os incêndios que o Corpo de bombeiros⁷⁵ combatia corriqueiramente. Era comum as chamas afetarem prédios da capital, como é visto no jornal *Correio do Recife*, mas, quando ocorria no bairro do Comercio em Grosso, as suas proporções tornavam-se maiores por conta dos prejuízos econômicos causados aos produtos que se perdiam entre as labaredas. Normalmente, os prédios nos quais as chamas se alastravam eram prédios comerciais existentes na localidade, como os armazéns, as lojas, os depósitos de mercadorias. Como podemos ver em alguns casos noticiados pelo jornal *Correio do Recife* e *A Província*, temos, como exemplo, um caso na rua do Brum em que o armazém dos proprietários Boxell & Cia pegou fogo, causando o prejuízo de duzentos fardos de algodão num valor de 15:000\$000 a 20:000\$000 contos de reis.

⁷³ CAVALCANTI, Op. Cit. p. 271.

⁷⁴ A PROVÍCIA, 20 de agosto de 1909. p. 1.

⁷⁵ A instalação do primeiro Corpo de Bombeiros ou “Corpo de Extinção de Incêndios” da capital pernambucana é do tempo dos Flamengos. CAVALCANTI, Op. Cit. p. 268.

Dentre os casos de incêndio que ocorreram na região do bairro do Recife, o do depósito da casa Wilson & CIA nos chamou a atenção. O produto que se incendiou foi carvão em pedra, carvão mineral; havia cerca de 1.560 toneladas do material em seu armazém. Mas foi controlado pelo corpo de bombeiros e, para que não se espalhassem as chamas, houve a remoção para outro depósito com o auxílio dos trabalhadores. O que chama a atenção para este caso é a afirmação do jornal de que o fogo se encontrava aceso há dias⁷⁶.

Prédios residenciais também eram afetados pelas chamas, que não escolhiam qual seria o próximo edifício a ser destruído. No dia 20 de julho foi noticiado o incêndio no segundo andar do prédio de número três da rua da Guia, cuja proporção foi de tal magnitude que as labaredas saíam pelas janelas que ficavam para o beco dos correios. O prédio em questão encontrava-se em ruínas e havia apenas um morador, como diz o jornal, que há dias não aparecia na localidade. O incêndio foi apagado pelos próprios vizinhos a baldes d'água.

Dentro dos incidentes com as chamas, um dos mais graves que pude constatar nas páginas do jornal O Correio do Recife, e que atingiu o bairro do Comercio em Grosso em 1909, foi o que vitimou quatro prédios, dois na rua do Cordoniz, os de números 9 e 11, e outros dois na rua do Amorim, os de número 33 e 35. Dois desses prédios serviam como depósito do armazém de estivas da firma Ferreira Rodrigues & Cia, cuja casa matriz é na rua da Madre de Deus, n. 103. Houve dificuldade para se combater as chamas pelo corpo de bombeiros, já que a rua era uma artéria estreitíssima, escura e repugnante, como relata o jornal. Além das chamas, houve o problema do saque que foi feito nas mercadorias não estragadas com o incêndio. O furto durante o ocorrido foi feito pelos policiais e bombeiros que se aproveitaram da confusão para pegar tudo que podiam, mas foram denunciados ao Ulisses Costa, que fez com que fosse devolvido o material afanado e os soldados penalizados.

2.1.4 Do sagrado ao profano: Festas religiosas, carnaval, bailes e jogos no bairro do Recife.

Os problemas que existiam no Bairro do Recife movimentavam as páginas dos jornais e as ruas da localidade, mas não eram os únicos motivos de agitação da região portuária: o sagrado e o profano também faziam com que se trouxesse vida à cidade. Com relação ao

⁷⁶ CORREIO DO RECIFE, 10 de abril de 1909. p. 2.

Sagrado, a Matriz do Corpo Santo, irmandade do Santíssimo Sacramento, primeira igreja do Recife, era o símbolo eclesiástico do bairro, sendo ela o foco religioso do local. A respeito dos festejos religiosos, Arrais nos diz que as procissões pontilhavam o calendário litúrgico do Recife, mas que por trás estavam a diligência das irmandades, devotadas aos santos patronos, como também havia a mobilização de parcela da população, famílias devotas, os moradores das redondezas da paróquia⁷⁷. Com relação às procissões, elas partiam ou tinham como ponto de chegada a Matriz do Corpo Santo, a exemplo da Procissão de Passos. O jornal *Diário de Pernambuco*, do dia 27 de março de 1909, descreve-nos como se dava essa celebração que partia do pátio do Carmo, no bairro de Santo Antônio, até a Matriz do Corpo Santo.

O cortejo saiu as 16h em ponto, seguindo o seguinte itinerário: pátio do Carmo, rua Paulino Câmara, Mathias de Albuquerque, praça Codeceira, rua Barão da Victoria, Sigismundo Gonçalves, praça da Independência, rua 1º de Março, ponte do Recife, rua Márquez de Olinda, Bom Jesus, praça Arthur Oscar, Santos Dumont, rua do Commercio e largo do Corpo Santo, chegando, exatamente, as 19h na Igreja do Corpo Santo. Durante o seu percurso, havia rápidas paradas em frente aos passos do senhor, que estavam armados: na igreja da Conceição dos Militares, matriz de Santo Antônio, rua 15 de Novembro, Márquez de Olinda, primando este último nicho pela sua bela ornamentação em que se viam as imagens de Cristo e da Virgem Maria, havendo inúmeros Círios e lâmpadas de álcool.

Um grande número de fiéis seguiam o préstito e, além deles, as ordens de N.S. da Soledade, Via-sacra, S. Crispim, Rosário, N. S. da Luz, N. S. dá Soledade do Livramento, Ordem Terceira do Carmo, Ordem Terceira de S. Francisco, Espirito Santo, Sant'Anna da Madre de Deus, Rosário (do Recife), Martírios, N. S. Mãe dos Homens, Almas, Senhor dos Passos, bom Jesus da Chagas, Bom Jesus das Dores e N. S. dos Navegantes. Também compareceram o Seminário de Olinda, acompanhado do respectivo reitor monsenhor José de Oliveira Lopes, e colégios do Sagrado coração e Ayres Gama, oficiais do exército, da guarda nacional, da polícia e do corpo de bombeiros. Além de todos estes que acompanhavam o cortejo, estavam Herculano Bandeira, governador do Estado, e D. Luiz, virtuoso bispo dessa diocese. Com a chegada ao seu destino, subiu então ao púlpito monsenhor Casimiro Tavares Dias, pronunciando significativo sermão alusivo ao ato e, em seguida, uma pequena orquestra entoou alguns cânticos sacros, terminando a festividade depois.

⁷⁷ ARRAIS, Op. Cit. p. 139.

Ocorriam outros cortejos que também juntava um grande número de fieis, como Procissão do Senhor aos enfermos, está com um grande apelo. Mas havia uma data que trazia bastante fieis a irmandade do Santíssimo Sacramento da matriz do corpo santo do Recife, era a semana Santa que tinha esse período repleto de celebrações feitas pela igreja. No domingo, às 8 horas da manhã, benção e distribuição de Ramos, procissão e missa de ramos. Na quinta-feira, às 9 horas da manhã, missa solene e comunhão aos irmãos que estivessem devidamente preparados e exposição do S. Sacramento em *Laus perenne*; às 4 horas da tarde, a cerimonia de lava-pés. Já na sexta-feira, às 8 horas da manhã, missa da Paixão e adoração da Cruz. No sábado às 8 horas da manhã, benção do fogo e missa de Aleluia e, por fim, no domingo, às 8 horas da manhã, missa da ressurreição⁷⁸. A população no período da semana santa fazia a festa profana na mesma época, muitas das festividades eram feitas no arco da Conceição no bairro do Recife.

A instituição, além de cuidar da fé e da alma dos fiéis, fazia um importante trabalho dentro do bairro para a população, a marcação das horas, já que de hora em hora os sinos tilintavam marcando o tempo. A sua importância social não ficava apenas na marcação do tempo, anunciar os incêndios e sinalizar a localidade que ocorria o desastre era a sua outra função. Como se sucedia, com certa frequência, a destruição pelas chamas de algum prédio, o badalar dos sinos dos templos religiosos serviam como alerta. A comunicação se dava por cada bairro ter um código em badaladas, desta forma, as igrejas se comunicavam e transmitiam a informação ao grupo de combate ao fogo. O capitão Alfredo Passos, do corpo de bombeiros, solicitava que os sacristãos seguissem as seguintes ordens para que não houvesse prejuízo no combate aos incêndios: Recife 5 badaladas, Santo Antônio 6 badaladas, Boa vista 7 badaladas e São José 8 badaladas, assim, poderia ser executado com maior velocidade os socorros dessa força⁷⁹. Outro papel que era de cunho da igreja é a benção às instituições, como ocorreu nas comemorações da associação dos estivadores que completava 19 anos, no ano de 1909, e contou com uma missa benção a este grupo.

Seguindo agora para a parte profana que animava a cidade, vamos ter a festividade de Momo, o carnaval⁸⁰, no bairro do Recife, que era bastante animada. Havia blocos que tinham

⁷⁸ DIARIO DE PERNAMBUCO, 06 de abril de 1909. p. 1.

⁷⁹ CORREIO DO RECIFE, 26 de outubro de 1909. p. 1.

⁸⁰ Neste momentos, assim como nas festas populares como o carnaval ou as festas religiosas, as muralhas invisíveis que regulam a cidade, mantendo cada coisa em seu lugar é comprimindo a multidão do dia-a-dia, se salientam pela ausência. Quando o território do opressão vira cenário de festa, é a comunidade urbana que se manifesta como é: com suas divisões, hierarquia e conflitos, assim como com suas solidariedades e alianças. ROLNIK, Op. Cit. p. 25.

sua sede no próprio bairro, como os Quenhos do novo século, Caiadores, Cigarreiras do Recife, Trocistas do Recife, Cara dura e Canecas Japonesas. De acordo com Arrais⁸¹ a população e os “clubes carnavalescos fazem do carnaval popular da primeira década uma sucessão de cortejos riscando as ruas da cidade, arrastando consigo uma onda humana que tomava a cidade, fazendo explodir nos espaços públicos rivalidades diversas” Antes dos dias de carnaval, ocorriam prévias, onde os clubes saíam e percorriam a cidade em cortejo, já pré-programado, fazendo o percurso a ser feito no dia do carnaval. Também passavam na frente das redações dos jornais, porque sabiam que seriam noticiados no outro dia⁸². Além do bairro do Recife ser o local de partida de muitas agremiações, também era o de passagem dos blocos dos bairros vizinhos, São José e Santo Antônio, principalmente.

P. M. – Composto de onze carros alegóricos, sahirá ás 7 ½ da noite em grande <<Zé Pereira>>, esse popularrissimo club. A festa está boa, se não chover, e para comparecer á ella estão convidados clero, nobreza e povo, ultima palavra.

Eis o seu itinerario: rua do Imperador, praça Dezesete rua do Queimado, praça da Independencia, ruas do Cabugá, Nova, ponte da Boa Vista, ruas da Aurora, Princesa Izabel, União, Hospicio, praça Maciel Pinheiro, ruas do Aragão, rosário, Intendencia, Conceição, Pires, Barão de S. Borja. Visconde de Albuquerque, Santa Cruz, Velha, Matriz, Imperatriz, ponte da Boa Vista, Ruas da Concordia, S. João, Augusta, travessa do Peixoto, Rua Vidal de Negreiros, Direita, Livramento, Queimados, Crespo, ponte do Recife, Rua da Cadeia, Cruz, Largo do Arsenal, Rua do Apollo, ponte Buarque de Macedo, rua do Imperador á recolher⁸³.

Analisando a matéria do jornal, percebemos que as agremiações e o percurso eram organizados, pois havia toda uma preocupação e uma grande estrutura que conseguia levar um grande número de pessoas até as ruas. A rota que seguia os blocos era bem pensada e abrangente, já que conseguia atender diversos bairros do centro da cidade e que fazia os blocos pertencerem a diversos distritos. Com relação à passagem dos blocos nas ruas da capital, era comum que os desfiles fossem à noite, por volta das 19h em diante. Costumeiramente, os jornais noticiavam os blocos, tanto por um desfile belo ou por ter havido algum problema. Confusões eram comuns nos blocos com saída em São José, Santo Antônio e Boa Vistas, ou que estavam de passagem nessas localidades: havia pancadaria e, em alguns

⁸¹ ARRAIS, Op. Cit. p. 137.

⁸² Idem. p. 140.

⁸³ CORREIO DO RECIFE, 19 de fevereiro de 1909. p. 2.

momentos, tinha notícia de facadas. Segundo Rabello⁸⁴, esses acontecimentos ocorriam por conta dos “capoeiras de angola”, que “pulava na frente das bandas de música do velho Recife, vibrando cacetes e cuspidando palavrões, engatinhava o ‘passo’”. Esses mesmos capoeiras entravam, caíam no passo com a cabeça cheia de aguardente e, no saracoteio louco do passo, pernas em dismantelo, braços jogados para todos os pontos cardeais, cotovelos para proteger o corpo e ficavam à espreita para o momento que tivessem uma oportunidade para “roçar” ou bater no seio da passista que estava ou que entrou no ruge-ruge⁸⁵. Com relação ao carnaval do ano de 1909, não foi noticiado no jornal *Correio do Recife* e nem no *A província* qualquer tipo de transtorno causado nos blocos enquanto estavam dentro do bairro de São Frei Pedro Gonçalves.

Ainda seguindo pelo profano, mas deixando de lado as festividades carnavalescas, a outra forma de diversão que existia era os bailes públicos, mas, por conta de uma lei estadual que proibia determinantemente os seus funcionamentos, aconteciam de forma clandestina. A falta de espaços para o divertimento no bairro do Recife, além das praças e do cais da lingueta, fazer um baile tornava-se um problema e qualquer um, seja público ou privado, gratuito ou não, teria que requerer uma licença para o funcionamento, como mostra o jornal *Correio do Recife* do dia 23 de janeiro de 1909. Os que não seguiam a lei terminavam sendo fechados, como o maxixe que funcionava na rua da Senzala, cujo proprietário era Tibúrcio dos Santos e o fechamento foi feito pelo delegado do primeiro distrito⁸⁶.

Entre os bailes públicos que foram fechados pelas autoridades, existem algumas exceções, como o da rua Estreita do Rosário, nº 22, no bairro do São Frei Pedro Gonçalves. Esta festividade, mesmo que tenha sido fechado pelo delegado do primeiro distrito, não deveria ter o seu fechamento decretado, porque havia um acordo extra oficial, com Ulysses Costa, o chefe de polícia, que permitia o seu funcionamento, mesmo sendo de forma verbal essa autorização, mas este acordo só foi descoberto após o término da festa. Os organizadores dos bailes “maxixes” não se intimidaram com a proibição, realizando-os sempre que podiam. No bairro do Recife ocorriam, principalmente, na travessa da Madre de Deus e na rua do Vigário, deixando os moradores revoltados com o descumprimento da lei e pediam nas páginas dos jornais a ação da polícia.

⁸⁴ RABELLO, Evandro. O Recife e o Carnaval. In.: Arquivo Público Estadual (Pernambuco).. *Um tempo do Recife*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1978. p. 114.

⁸⁵ Idem. p. 118.

⁸⁶ CORREIO DO RECIFE, 05 de junho de 1909. p. 1.

Mas os bailes não eram os únicos a serem proibidos, havia outras formas de diversões impedidas de ocorrerem, como os jogos, pois acreditavam que eram espaços onde os vagabundos e desordeiros poderia se juntar. Os jogos foram banidos por lei, tanto os que ocorriam nas ruas, quanto os dos estabelecimentos, já que o vício era algo a ser combatido, segundo a sociedade da época.

Com a proibição das jogatinas, o divertimento da época torna-se escasso. Diante do cunho “moralizador” da proibição, por serem fontes de criminalidade⁸⁷, os leitores dos jornais sentiam-se no dever de denunciar. Eram feitas denúncias sobre possíveis casas de jogos nas páginas dos periódicos e acusações contra o poder público de fechar os olhos para essas práticas. Os jogos como a “lasquinet”, trinta e um e vispora, e, sobretudo, o jogo de bicho, são exemplos de alguns dos jogos que eram desautorizados a acontecer. Uma parcela da população desprezava os jogos e afirmava que as casas que os praticavam estavam bem frequentadas, tanto à noite quanto de dia, havendo, assim, denúncias dos locais que abrigavam esses delitos e dos seus proprietários.

A partir da proibição de jogos e dos bailes, uma parte da população da capital fica sem tem muita opção de divertimento e por conta disso muitos começam a chamar a região central da capital pernambucana de “cidade morta⁸⁸”, já que não oferece espaços legais para o lazer, tanto em família ou não, como podemos perceber na matéria do jornal:

Entristece nos ver o Recife sem um ponto de diversões: á noite, a cidade dorme e dorme pacatamente.

Quando Deus quer, uma musica do regimento executa alguma peça do seu repertorio, conseguindo attrahir grande numero de familias ao jardim da praça da Republica.

Graças ao CINEMA-PATHÉ, algumas pessoas têm tido muitas horas agradaveis, o que aliás, no entender dos que nos governam, não é pouco.

E, ao vermos o estado a que chegou o antigo VELÓDROMO PERNAMBUCANO, temos pena da pobre capital de Pernambuco.

O elegante ponto á rua Barão de S. Borjas, está abandonadoe, de há muite contiúa entregar ás... trepadeiras.

Quando isso é doloroso, quanto isso é triste⁸⁹.

⁸⁷ ARRAIS. Op. Cit. p. 73.

⁸⁸ O termo utilizado para caracterizar a cidade do Recife é empregado pelo Jornal Correio do Recife em suas matérias, mas fica bem evidente o que eles querem dizer na matéria do dia 14 de outubro de 1909, quando diretamente eles relacionam o nome “cidade morta” com a condição que recife se encontra sem divertimento.

⁸⁹ CORREIO DO RECIFE, 24 de agosto de 1909. p.2.

Na cidade do Recife existiam vários espaços de lazer, mas no bairro do Recife não se encontrava facilmente um espaço para a diversão em grupo ou em família. A falta desses espaços dentro desse pedaço da urbe recifense fez com que se igualasse a Paris, a qual Perrot afirmava que se precisava de respiradouros para as famílias, mas também para a cidade⁹⁰, referindo-se aos espaços públicos de convivência. Ao pensar nos espaços de lazer existentes no bairro de São Frei Pedro Gonçalves, encontra-se apenas a Lingueta, onde a população se juntava para ver as novidades que chegavam no porto, as pessoas e as grandes embarcações. Quando não havia nada na localidade, muitos dos que ocupavam o lugar entregavam-se a ingestão de bebidas alcoólicas, que era tida como agente de degeneração psíquica e moral, além de fazer com que aumentasse a alienação mental, a criminalidade, a prostituição e a degeneração psíquica dos indivíduos sob o efeito do álcool⁹¹.

Ao observarmos os aspectos do cotidiano da cidade, entendemos um pouco mais do seu pulsar, do dia a dia, das pessoas, a segurança pública e os festejos. Mas como se encontra a condição de saúde das cidades? O estado das ruas e das moradias? É a partir dessas indagações que a cidade será observada nessa segunda parte do capítulo. Observar a condição sanitária do Recife se faz indispensável para entender a necessidade de se fazer as obras de modernização do porto e do bairro do Recife, mas não se esquecendo de que o lado econômico é o principal motivo para a modernização do porto pernambucano.

2.2 A CONDIÇÃO DE HIGIENE: O QUE PRECEDE AS OBRAS DE MODERNIZAÇÃO NO BAIRRO DO RECIFE

Com relação à condição de higiene da cidade e do bairro do Recife antes das obras de modernização e saneamento, não existiu alteração desde o início da República até os anos que precedem a reforma. Segundo Arrais⁹², as cidades representavam o triunfo burguês e produziam um “aglomerado humano ameaçador da ordem burguesa”, isso porque os

⁹⁰ PERROT, Michelle. *Os excluídos da história: Operários, mulheres e prisioneiros*. Trad. Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1992. p. 103.

⁹¹ Os argumentos apresentados sobre a ingestão de bebidas alcoólicas é do médico Cunha Cruz, que escreveu o artigo intitulado: Herança Alcoólica: Degeneração física e Moral, que em primeira mão foi publicado no jornal A União do estado da Paraíba e depois republicado no Correio do Recife do dia 29 de julho de 1909, mostrando a influência do discurso médico sobre a sociedade.

⁹² ARRAIS, Op. Cit. p. 55-56.

proletários, os pobres, gerados pela industrialização, instalavam-se em condições miseráveis dentro da área urbana, em lugares considerados insalubres. Para entendermos melhor a condição sanitária do bairro portuário e do seu porto, podemos dar como exemplo a condição sanitária em que se encontrava no início do século XIX: o porto, no final da década de 1890, era considerado lugar insalubre, tomado por pessoas pobres. No entanto, também se constituía como a porta de entrada dos visitantes do estado, dos produtos e das doenças. De acordo com o inspetor de higiene do ano de 1892, Emigdio Montenegro, o problema é relatado em um ofício enviado à junta governativa do estado de Pernambuco.

“Desenvolvendo-se no Rio de Janeiro a epidemia de febre amarela é indispensavel tomarmos todas as precauções para não sermos por ella atingidos; assim dignai nos providenciar no sentido de serem observados as quarentenas rigorosas para as embaações d’aquellas procedências, e bem assim para que o inspetor da saúde do Pôrto observe todas as precauções capases de evitar a propagação do mórbo entre nós com caráter epidemico.

Infelizmente a cidade e principalmente o bairro do Recife oferece elementos para o desenvolvimento de qualquer epidemia que por fatalidade nos venha bater a porta.

Tera sido preocupação minha constante o esforçar-me para conseguir a salubridade da cidade, condição indispensavel para a conservação da saude; e força é confessar que pouco tenho com seguido por falta de recursos e auxiliares indispensaveis⁹³”.

A inspetoria de higiene da época precisava lidar com os diversos problemas que surgiam, sendo que este departamento contava com um número de funcionários reduzido⁹⁴ e esses poucos colaboradores teriam que dar conta de todo o Estado; somente o Recife chegava a ter uma população de, aproximadamente, 111.556 habitantes⁹⁵. A capital pernambucana, no primeiro bimestre de 1890, encontrava-se com os esgotos em más condições, o que terminava se agravando no verão com o aumento drástico da temperatura. Populares pediam que fossem vistos os calçamentos das ruas do centro, além do sistema de esgoto, que se encontrava

⁹³ O ofício citado se encontra no anexo do APEJE, na seção de manuscritos Inspeoria de hygiene Publica do Estado de Pernambuco 18-01-1892 resposta em 23-01-1892. Ofício nº 154.

⁹⁴ No ofício de número 154, citado anteriormente da Inspeoria de hygiene Publica do Estado de Pernambuco 18-01-1892 resposta em 23-01-1892, indica que existiam apenas 3 funcionários, o inspetor geral de higiene, o auxiliar e o secretário enquanto no regulamento para serviços de higiene no estado de 1894, em seu Art. 3.º diz que compunha o pessoal do serviço de higiene de um inspetor geral, um ajudante, um secretário, um amanuense-arquivista, um médico Demografista, um clinico, tanto os comissário de higiene quanto os distritos sanitários criados no Estado, além de dois auxiliares, dois desinfetadores, três contínuos, um maquinista, um foguista e um servente. Mesmo havendo esse aumento do número de funcionários, ainda era pouco para atender a toda população da cidade do Recife.

⁹⁵ SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977. p.302.

ineficiente e que, para a época, eram os maiores focos das infecções. Estava havendo um surto de febre, que a população dizia ser de “mal caráter” e que muitos acreditavam ser causados pelos miasmas exalados em tempos de maior calor⁹⁶.

Segundo os estudiosos da época, os problemas relacionados com a saúde pública dificilmente eram resolvidos, já que o Governo Central só investia em tempos de surtos epidêmicos, igualmente no período imperial⁹⁷, não existindo ações preventivas. O problema com a higiene se arrastou até o século XX e em 1909, às vésperas da reforma do porto e do saneamento do Recife, deixava-se claro a má condição higiênica em toda a urbe, em especial no bairro do Recife. As péssimas condições sanitárias da região do porto faziam com que a população solicitasse, frequentemente, a realização de obras para a resolução dos problemas existentes. Não podemos esquecer que existia uma preocupação da Ciência Médica com a insalubridade das cidades, com a saúde física e mental, e as reformas urbanas, que refletiram fortemente no Brasil no período Republicano⁹⁸. Aproveitando-se deste contexto, focaremos essa parte do trabalho tanto na cidade, quanto no bairro de São Frei Pedro Gonçalves, relacionando o que era considerado insalubre com o cotidiano da localidade.

2.2.1 A condição de higiene pelas páginas dos jornais

As páginas dos jornais são um dos caminhos seguidos para entender a relação da população e a condição de higiene da cidade, em sua época, já que os populares constantemente faziam reclamações nos periódicos, pedindo que esses intercedessem diretamente com o prefeito e afirmando que o mesmo não sabia como se encontravam as condições de higiene das ruas e dos bairros recifenses. Enumeravam-se diversas localidades com problemas, por vezes fora do bairro do Recife, mas que fazem parte do contexto social da cidade⁹⁹. As localidades muitas vezes citadas são os bairros de Santo Antônio e de São José, que tem ruas e praças cheias de matos e prédios abandonados, transformando-se em focos de

⁹⁶ Informações retiradas do ofício de número 33 do dia 22 de fevereiro de 1890, para a Inspeção de Higiene Pública do Estado de Pernambuco.

⁹⁷ CARVALHO, José Murilo de. *Teatro das sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro – RJ. Ed. Civilização Brasileira. 2008. p. 280.

⁹⁸ ARRAIS, Op. Cit. p. 56.

⁹⁹ Os serviços feitos pelos Inspetoria de Higiene se dividia em capital e interior onde a capital era subdividida em 5 circunscrições sanitárias da seguinte forma: A – Bairro do Recife; B – Bairro de S. Antônio; C – Bairro de S. José e Afogados; D – Bairro da Boa vista, S. Amaro e Encruzilhada; E – Graças, Poço, Apipucos, Várzea e Caxangá. APEJE – Arquivo secretaria de Saúde, Regulamentos diversos; Caixa 5.

sujeira. Já o bairro do comercio em grosso é conhecido por superar outros centros civilizados¹⁰⁰, com relação a sua condição higiênica para o período.

As reclamações mais comuns, segundo os jornais da época, eram feitas pelos moradores da capital pernambucana e relacionavam-se quase sempre com a má condição higiênica das ruas, chamando sempre muita atenção por serem visíveis a todos. Normalmente, as vias públicas ficavam em mal estado porque havia uma coleta de lixo ineficiente ou por existir sobrados “arruinados” que se transformaram em locais insalubres. Como a limpeza pública era de exclusividade dos órgãos públicos, a população ficava a espera de uma ação do governo e se deparavam todos os dias com a seguinte situação:

É um verdadeiro foco de infecção a casa da rua de Hortas n.38 que se acha deshabitada e em estado de ruínas ameaçando desabar; alguém mandou fecha-la, mas grande quantidade de material fecoes e amimaes mortos lixo etc. ficaram ali sem que o seu proprietário mandasse removel os para o lugar competente antes de fazer o fechamento¹⁰¹.

A casa de número 38 da rua da Horta não era um caso isolado, podia-se encontrar diversos prédios abandonados ao longo da cidade na mesma condição. Encontravam-se sempre relatos de edificações em péssimo estado de conservação, sendo que nem todos os prédios se encontravam desabitados. Como Brito¹⁰² alerta, “a casa doentia faz os moradores doentes, e não há drogas que curem estes, sem que seja aquela previamente curada, isto é, saneada”. Muitas dessas residências que Saturnino de Brito afirma serem casas doentes acolhem uma ou mais famílias no seu interior, dividindo o mesmo espaço. Tal situação, para a época, era considerada como um problema. Podemos ver, tirando como exemplo, a residência da rua Vidal de Negreiros:

Tivemos novas informações á respeito da falta de hygiene do prédio n. 115, á rua Vidal de Negreiros, no qual residem muitas pessoas que se não dão a hábitos de limpeza.

O nosso informante afirmanos que além da immundicie e fedentina que existem em tal prédio, ocorre ainda a circumstacia de se achar elle arruinado.

¹⁰⁰ O jornal Correio do Recife do dia 24 de novembro de 1909, ao afirmar que o bairro do Recife supera outros centros civilizados, faz a relação com a condições sanitárias, que estava péssima, em outras capitais do país e do mundo não se encontrava em estado tão precário quanto a das proximidades do porto.

¹⁰¹ CORREIO DO RECIFE, 19 de fevereiro de 1909. p. 2.

¹⁰² BRITO, F. Saturnino Rodrigues de. Saneamento de Recife: Descrição e Relatorios. Recife, imprensa oficial. Vol. 1. 1917. p. 46.

É, portanto, conveniente que os poderes competentes verifiquem a verdade dessa reclamação e deem as providencias que forem precisas¹⁰³.

A condição do prédio e a falta de higiene em que se encontrava a localidade eram condenados em discurso por diversos médicos e engenheiros sanitaristas, como Octavio de Freitas e Saturnino de Brito, dois grandes intelectuais da época¹⁰⁴, que consideravam residir nesse ambiente e nessa condição uma promiscuidade. Viver nessas localidades, tanto por famílias inteiras, quanto por pessoas sem nenhum grau de parentesco, era tido como uma condição insustentável por serem lugares de possíveis focos de proliferação de doenças. De acordo com Martins¹⁰⁵, os lares deveriam ser limpos para que pudessem livrar os centros urbanos das residências tachadas como insalubres e perigosas. Além das residências, a profilaxia dos espaços públicos e dos corpos deveria ser feita para livrar o centro urbano de qualquer mal. Os pontos de insalubridade se encontravam desde os lugares mais ermos aos mais movimentados, como no caso do prédio de nº 14 na travessa do Corpo Santo, região bastante movimentada do bairro do Recife, residência considerada um verdadeiro foco de Imundice, conforme relatos jornalísticos. Os jornais localizavam os pontos tidos como não higiênicos com certa facilidade dentro da cidade do Recife, visto que, cotidianamente, eram divulgadas em suas páginas cobranças aos órgãos responsáveis¹⁰⁶, como no caso da fedentina e a falta de higiene que existia no oitão de uma casa que se encontra no Cais da Regeneração, um popular mictório, relatado pelo Correio do Recife do dia 23 de abril de 1909.

As gazetas evidenciavam em suas páginas as péssimas condições de higiene em que se encontrava a cidade; afirmava-se que era o pior período para a população. A sociedade sabia bem da lamentável situação que viviam, sendo que, para eles, o principal problema se encontrava no mau funcionamento do sistema de esgoto, este que estava em situação precária. Existiam outros problemas além do esgoto: a criação de animais soltos nas ruas se constituía

¹⁰³ CORREIO DO RECIFE, 22 de fevereiro de 1909. p. 2.

¹⁰⁴ Segundo Arrais, esta foi uma das épocas em que o Recife mais se preocupou com a insalubridade que se integrava em capôs diversos: na medicina, na literatura, no jornalismo, no humor, no senso comum e na engenharia. ARRIAS, Op. Cit. p. 56.

¹⁰⁵ MARTINS, Paulo Cesar Garcez. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In.: SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada do Brasil 3 – República: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo. Ed. Companhia das letras. 2006. p. 144.

¹⁰⁶ O órgão que se responsabilizava com o serviço de higiene do Estado de Pernambuco ficará a cargo de uma repartição denominada Inspetoria de Higiene Pública, sendo esta auxiliada por um Conselho de Salubridade e tendo como dependências um Laboratório para análises clínicas e bromatologias, uma Instituto Vacinogênico e Bacteriológico e m Desinfetório. APEJE – Arquivo secretaria de Saúde, Regulamentos diversos; Caixa 5.

em um deles¹⁰⁷. Encontravam-se, comumente, pastando no distrito do Recife animais de grande, médio e pequeno porte, a exemplo de bois, cabras, carneiros e cavalos. Todos os bichos viviam livres, sem nenhuma fiscalização ou sob o olhar dos donos, o que deixavam alguns moradores e trabalhadores indignados com o descaso das autoridades, que viviam sendo cobrados pelos jornais. Diziam que os auxiliares de Arquimedes de Oliveira teriam que fazer alguma coisa, uma vez que, no 3º distrito das Graças, até as galinhas não escapam da correção¹⁰⁸.

Eram levantados pelos moradores diversos problemas relacionados à situação da cidade, sobre a sua infraestrutura e a sua salubridade, cobrando sempre do governo uma atitude¹⁰⁹. Brito nos fala que as grandes dificuldades que existiam para o estabelecimento de obras públicas proveitosas e generalizadas nesta cidade é igual ao que acontece em qualquer grande cidade que cresce desordenadamente: a expansão indiscriminada para ao longo de estradas e ruas mal traçadas, formando pequenos núcleos, além de ocuparem as localidades que não havia dono, a beira dos rios e os mangues¹¹⁰. As autoridades comumente não andavam por todo o centro e não acreditavam que a urbe se encontrava com tantos problemas, deste modo, os responsáveis precisavam ver com os seus próprios olhos o que ocorria no Recife. Após as cobranças, começaram a haver diversas rondas pelas vias da cidade. Utilizaremos, em especial, a do dia 31 de julho de 1909, feita pelo Inspetor da Higiene do Estado e o Prefeito do município se utilizando de um automóvel. Comprovou-se que os reclamantes falavam a verdade, deixando claro o que precisava ser feito, um melhoramento completo da condição sanitária da cidade. Mas a prefeitura encontrava-se com problemas financeiros, o que se poderia fazer? Desta forma, tal visita às ruas da capital não deixava os moradores esperançosos, porém, de todo o modo esperava-se que alguma medida fosse posta em prática, já que o aspecto desolador que se encontrava na capital era o atestado vivo da decadência de Recife¹¹¹.

¹⁰⁷ Muitos animais quando não eram criados soltou era criados nos soltam dos casarões antigos, normalmente de médio e pequeno porte, prática muito comum no bairro do Recife, Santo Antônio e São José. Tal situação é comumente encontradas nas páginas dos jornais da época.

¹⁰⁸ CORREIO DO RECIFE, 21 de abril de 1909. p. 1.

¹⁰⁹ Qualquer decisão teria que passar pelo conselho de salubridade que se compunha pelo Inspetor de Higiene que será presidente, o Inspetor de Saúde do Porto, o Provedor ou Vice Provedor da Santa Casa de Misericórdia, o engenheiro Diretor das Obras Públicas, o Professor de Medicina Pública ou seu substituto, o Prefeito do Recife, o Médico Demografista e mais um Clínico dentre os mais notáveis a escola do governo. Segundo o Art. 17º do Regulamento para serviços de higiene pública do Estado de Pernambuco de 1905, que fica em voga até 1913. APEJE – Arquivo secretaria de Saúde, Regulamentos diversos; Caixa 5.

¹¹⁰ BRITO, Op. Cit. p. 22-23.

¹¹¹ CORREIO DO RECIFE, 31 de julho de 1909. p. 1.

Um dos grandes medos existentes dentro da sociedade era o de novos casos de epidemias, já que a cidade e, principalmente, o bairro do Recife encontravam ambientes propícios para a proliferação de doenças, dadas as péssimas condições sanitárias existentes¹¹². O medo das doenças era algo que a população convivia diariamente e o clima e a mortalidade faziam com que o médico Octavio de Freitas indagasse o seguinte:

“- a alta insalubridade desta cidade, agravada continuamente no correr dos annos, e, em manifesta contraposição a este máo estado sanitario, a amenidade do nosso clima tão constante e delectável que não se concebe á primeira vista como sob a acção de factores meteorologicos immensamente saudaveis se possam germinar e proliferar, com a facilidade observada tantos males pestiferos de uma aterradora lethalidade, que nos vão ceifando cada anno vidas e mais vidas¹¹³”.

O que médico sanitaria Octavio de Freitas argumenta sobre a relação do clima com o grande número de mortes que acontece no Recife não se encaixava, já que, para ele, o ar da cidade não era de todo o mal, porque pensava como os médicos do século XIX que acreditavam nas virtudes do “ar livre”, nos danos do ar “maléfico”, viciados pelas grandes densidades populacionais¹¹⁴. Doença que assolava e não escolhia a classe social de sua vítima era a tuberculose, acometendo uma grande quantidade de pessoas que procuravam o Hospital Pedro II¹¹⁵.

Segundo a perspectiva da época, eram nas ruas que o problema do Recife residia. Os casos que os jornais chamam de imundice se espalhava em suas páginas, denunciando a condição sanitária que se instalava na cidade. As epidemias começam a colocar medo nos moradores e, muitas vezes, eram as doenças já conhecidas pela população que se instalavam na capital pernambucana. A Inspetoria de Higiene dizia o seguinte:

“A mortalidade do Recife tende á subir, accomettidos como estão seus habitantes de uma moléstia que, segundo parece, já é nossa conhecida, epidêmica afinal, na capital e em alguns subúrbios.

Melhor do que nós sabe o digno inspector de hygiene que tem ordenado providencias no sentido de evitar a propagação do mal.

Existe, seja o que fôr ameaçando e ceifando mesmo, a vida preciosa dos habitantes de Pernambuco, e se medidas repressivas não forem posta em

¹¹² COSTA, Veloso. *Alguns aspectos históricos e médicos do Recife*. Recife: EDUFPE. 1971. p.64.

¹¹³ FREITAS, Octavio. *O clima e a mortalidade da cidade do Recife*. Recife. Imprensa Industrial. 1095. p.5.

¹¹⁴ PERROT, Op. Cit. p. 110.

¹¹⁵ FREITAS, Octavio. *A luta anti-tuberculose em Pernambuco*. Recife: Typ. A VAPOR, 1909. p. 9.

execução, inevitavelmente teremos um accrescimo terrivel, horroroso, na mortalidade do velho Leão do Norte que, de phrase abalisada de um jornalista, hoje na capital do vizinho estado do norte, é o “império da morte”...

Temos vários exemplos para traçar as linhas que se lêem, pois vemos o carrinho de hygiene, phantasma da população inteira da capital de Pernambuco, numa dobadura temivel, conduzindo peças e mais peças de roupas e doentes, ignorando nós para onde¹¹⁶”.

O clima de medo com relação a uma nova epidemia se instaura, até os estados vizinhos sabiam do problema sanitário que passava o Recife e a sua gravidade. Era comumente chamado pelo jornalista de “Império da Morte” nos periódicos pernambucanos e dos estados mais próximos. Os jornais locais não aliviavam com as críticas com relação à cidade, dando também nomes pejorativos como *cidade morta*, *cidade cadáver*, *império do lucto*, *cidade da morte*, entre outros, mas que faziam entender o quão ruim estava a situação para os recifenses dentro da capital.

Com relação ao bairro de Santo Antônio que, para a época, era considerado por muitos o centro da cidade do Recife, por seu grande número de comércios e uma economia forte, não escapou dos problemas de saúde e de infraestrutura. Mesmo que toda capital tivesse problemas nas áreas de saúde, de infraestrutura, de policiamento, entre outros, um lugar era severamente apontado e condenado a todos os momentos pelos jornais, o bairro do Recife, que, claramente, era o maior problema da cidade com relação às condições sanitárias. Os jornais o representavam da seguinte forma: “não falando no bairro do Recife, o mais imundo e que ao viajante chegado, deixa uma péssima impressão...¹¹⁷”.

Os problemas enfrentados pelo bairro, com a sua condição de vida precária, ameaçava o crescimento da cidade e atingia negativamente o bem-estar da maior parte da população, sobretudo a dos pobres que residiam na localidade¹¹⁸. As dificuldades enfrentadas eram tão diversas com relação à higiene da freguesia que até as limpezas públicas faziam piorar a situação do lugar, por serem feitas de forma inadequada e prejudicial à saúde, principalmente das crianças, segundo os moradores da localidade. A limpeza das ruas fazia-se por varrimento as 19h, em algumas regiões do bairro, e com os trabalhos levantava-se muita poeira, não permitindo que seus moradores chegassem a sacada de suas residências ou dos seus estabelecimentos comerciais. Já em outras ruas o varrimento era feito ao meio dia, o que

¹¹⁶ CORREIO DO RECIFE, 01 de outubro de 1909. p. 2.

¹¹⁷ CORREIO DO RECIFE, 01 de outubro de 1909. p. 1.

¹¹⁸ REZENDE, Op. Cit. p. 44.

terminava acarretando em mais transtornos. A população pedia que o varrimento das ruas fosse feito em horário avançado, para não prejudicar a saúde, principalmente, das crianças¹¹⁹.

Nas ruas do centro da capital pernambucana, como nas do bairro do Recife, encontrava-se problemas relacionados a higiene e os órgãos do governo existentes fechavam os olhos e afirmavam que o Recife estava em boas condições. Constâncio Pontual, inspetor de higiene da capital, afirmou que as condições sanitárias da cidade estavam boas e que a população não deveria se preocupar com nada, nem com a moléstia, suspeita de que vinha surgindo no cerne da urbe. No mesmo dia em que a opinião do ilustre diretor da higiene é conhecida pelo público, em 22 de outubro de 1909, a prefeitura solta uma nota afirmando que não permitirá, no dia de finados, romaria ao cemitério, devido a não ser satisfatório o estado sanitário desta cidade.

Segundo o que já pudemos ver no texto pelas páginas dos jornais, do que já foi falado sobre as ruas ditas com problema e os prédios considerados arruinados, outras localidades além dessas sofriam com problemas. Algumas repartições públicas também sofriam do mesmo mal; o quartel do Recife, por exemplo, que se localizava na praça Arthur Oscar, encontrava-se em condições ditas lastimáveis que diferem da que Maia¹²⁰ descreve, porque, segundo ela, os locais de detenção deveriam ser marcados por uma rotina a ser seguida, rotina essa que desse condições ao indivíduo de receber preceitos morais através da higiene, da religião e do trabalho. O jornal Correio do Recife comentava sobre o Quartel do Recife, que lá era um foco de imundície e que precisava ser visitado por Constâncio Pontual, inspetor de higiene, já que os jornalistas, quando estiveram na localidade, foram obrigados a sair com o lenço ao nariz de tamanha que era a fedentina de “urina podre”. Mesmo havendo as denúncias, o inspetor nunca apareceu no estabelecimento, fazendo com que os soldados tivessem que suportar tamanho descaso. Mas o que chama atenção é o depoimento do praça que serve em tal quartel: “é censurável que se trancafiem ali, durante horas e até dias, pobres homens ou mulheres presas naquela circunscrição, os quais, pode-se dizer, buscam naquele ponto a morte lentamente. Nesta época de epidemias...”¹²¹.

¹¹⁹ CORREIO DO RECIFE, 16 de outubro de 1909. p. 1.

¹²⁰ MAIA, Op. Cit. p. 194.

¹²¹ CORREIO DO RECIFE, 20 de novembro de 1909. p. 2.

2.2.2 As lutas contra as doenças e o alerta médico

Havia uma preocupação social com relação à condição da cidade. Foi dentro dos jornais que começou a circular a existência de formas com que o poder público pudesse atuar eficazmente, assim, podendo vir a melhorar a salubridade da cidade. Foi invocado no dia 30 de novembro, pelo jornal Correio do Recife, o Decálogo de higiene integral de Tolstoi¹²², que havia sido publicado recentemente pelo autor em sua terra. Tal atitude do jornal mostrava a apreensão que existia com os hábitos, maneiras e costumes de sua população. Usava-se das palavras para evitar as doenças e, principalmente, um surto epidêmico que pudesse acontecer. Os periódicos, às vezes, ironizam a condição sanitária, já que de tanto haver reclamações e não surtir efeito o que restou foi satirizar da situação com termos como “Muito limpo”, para relatar localidades como a do beco da rua do Apollo que desemboca no oitão da Caixa Econômica, e dizia que era um local merecedor da visita da limpeza pública. Há também reclamações de outras localidades que se tem uma condição de higiene precária, precisando urgentemente de uma provisão do poder público¹²³. A ironia era forma que se encontrava para denunciar os problemas que pareciam não ter resolução.

Era notório, ao se ler as páginas dos jornais, que existia na população um pavor, a de ser afligidos por um novo surto epidêmico. Levando em conta as condições na qual a cidade se encontrava, que pudemos verificar nos periódicos da época, não era de se estranhar que houvesse proliferações de tal mal. Deste modo, não demorou muito para o Recife atravessar um novo surto que fez com que a cidade se contaminasse de “vírus” e diversas moléstias contagiosas. Com um porto aberto e ao aguardo da chegada dos navios com mercadorias e pessoas, encontravam-se, infelizmente, no bairro que se ligava a região portuária, muita sujeira, falta de saneamento e um grande número de pessoas nas ruas, desta forma tendo um franco acolhimento para as novas demandas de pestes que viam nas embarcações, nos passageiros e mercadorias, que terminava se espalhando pela cidade.

¹²² O decálogo de Tolstoi eram os seguintes: “1º Viver no ar fresco dia e noite; 2º Fazer exercícios todos os dias ao ar livre, trabalho ou passeio; 3º Beber e comer moderadamente e simplesmente. Leite em vez de álcool; 4º Preparar-se contra o frio, levando se em água gelada. Banho quente na segunda feira; 5º Usar roupas leves e largas; 6º Habitar uma casa seca, espaçosa, isolada, ser proprietário! 7º Asseio rigoroso, mesmo no moral, remédio conta as epidemias; 8º Trabalho regular intensivos, consolador na desgraça preservativo das doenças do corpo e do espírito(depressão?); 9º Depois do trabalho evitar as distrações bulhentas. Ócio em família, Noite para dormir; 10º Fazer ações benfazejas.”

¹²³ CORREIO DO RECIFE, 07 de dezembro de 1909. p. 1.

Além da entrada das doenças pelo porto, Wissenbach¹²⁴ nos alerta que as epidemias batiam de frente com a organização das classes populares: para o controle das doenças, dever-se-ia levar em conta a fixação dos moradores em suas residências, já que os pobres não passavam muito tempo no mesmo lugar, sendo que, muitas vezes, o problema não era o poder público e sim a falta de higienização dos domicílios, ou de quando eram submetidos às campanhas de vacinação obrigatórias e não eram imunizados. As autoridades faziam o que estava ao seu alcance, mas para a população não faziam relativamente nada que pudesse resolver ou pelo menos amenizar a situação, enquanto a morte andava pelas ruas da capital.

A condição sanitária das ruas, segundo o discurso da época, terminou se alastrando de um bairro para outro, chegando a atingir os bairros mais centrais. O poder público fazia o que estava dentro de suas possibilidades, fazendo campanhas mensais de vacinação e revacinações, visitas aos domicílios, como também da polícia sanitária, nas residências e estabelecimentos comerciais para ver como guardavam os produtos alimentícios, além de produzirem um grande número de vacinas para ser aplicados tanto no Instituto Vacinogênico¹²⁵ do Recife quanto nas residências, como podemos constatar nos quadros (7, 8 e 9) da Repartição de Higiene do estado.

Quadro 7 Atuação mensal da Repartição de Higiene do Estado 1909											
Mês	Visita domiciliares	Visitas da polícia sanitária	Visitas da vigilância médica	Vacinações	Revacinações	Desinfecções	Distribuídos tubos de linfa vacína	Intimações para medidas de higiene	Inutilização de gêneros alimentícios	Remoção	Interdição de casa
<i>Janeiro</i>	805	759	46	700	60	110	-	176	3	-	-

¹²⁴ WISSENBAACH, Cristina Cortez. Da escravidão à liberdade: Dimensão de uma privacidade possível. In.: SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada do Brasil 3* – República: da Belle Époque à era do rádio. São Paulo. Ed. Companhia das letras. 2006. p. 106.

¹²⁵ Segundo Monteiro “Em 1896 foi criado, no governo de Barbosa Lima, o Instituto Vacinogênico. Inaugurado por Otávio de Freitas, o instituto era mais bem equipado e com melhores acomodações. Localizava-se na rua Fernandes Vieira com quatro chalés, um para estábulo e mesa de inoculação; outro para máquinas de trituração da vacina e enchimento dos tubos; outro para a inoculação das pessoas e, por fim, o quarto chalé preparado para ser a moradia do Zelador. O instituto era anexo à Inspetoria de higiene. A princípio, o funcionamento do Instituto ficou prejudicado devido às medidas econômicas inauguradas no governo do Conselheiro Correia de Araújo. A situação só melhorou no governo de Desembargador Sigismundo Gonçalves, que destinou um crédito orçamentário para o órgão em questão”. In.: MONTEIRO, Op. Cit. p. 41.

<i>Fevereiro</i>	780	733	47	675	92	112	1051	217	5	-	-
<i>Março</i>	948	895	53	968	91	136	1398	279	4	-	1
<i>Abril</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Maio</i>	848	775	73	889	103	80	1142	229	2	-	-
<i>Junho</i>	848	777	71	693	130	69	651	191	2	-	-
<i>Julho</i>	801	695	106	920	150	73	934	200	2	-	5
<i>Agosto</i>	886	786	100	739	159	115	1630	259	4	3	-
<i>Setembro</i>	876	780	96	966	86	92	1072	275	1	-	1
<i>Outubro</i>	110 0	986	112	820	87	263	1896	476	3	-	-
<i>Novembro</i>	819	705	114	54	81	245	240	787	4	-	-
<i>Dezembro</i>	866	761	105	587	101	229	-	-	3	-	-
TOTAL	9.577	8.652	923	8.011	1.140	1.524	10.014	3.089	33	3	7

Fonte: Jornal A Província de fevereiro de 1909 a janeiro de 1910.

Quadro 8 Desinfecções por doenças durante o ano de 1909	
<i>Preventivas</i>	782
<i>Variola</i>	478
<i>Tuberculose</i>	157
<i>Bubônica</i>	33
<i>Sarampão</i>	21
<i>Febre Amarela</i>	10
<i>Gripe</i>	4

Fonte: Jornal A Província de fevereiro de 1909 a janeiro de 1910.

Quadro 9 Utilização de linfas vacínicas durante o ano de 1909 pelo instituto vacinogênico	
<i>Produzido</i>	15.081
<i>Vacinação</i>	809
<i>P/ repartição geral de higiene</i>	13.072
<i>Consumido no instituto</i>	2.009
<i>Inoculação de vitelo</i>	100

Fonte: Jornal A Província de fevereiro de 1909 a janeiro de 1910.

Como podemos analisar nos quadros (7, 8 e 9), existia uma ação do poder público, uma tentativa de combater os problemas relacionados às doenças que assolavam a capital pernambucana e o bairro do Recife pela vacinação. Mesmo que houvesse uma produção de 15.081 vacinas, 8.011 vacinações durante o ano e 1.140 revacinações, além de todos os outros trabalhos feitos pela Inspetoria de Higiene do estado, não era o suficiente para resolver os problemas se for comparado com a população da cidade do Recife, mesmo sendo um grande esforço do governo. Quem se aproveitava dessa dificuldade eram os jornais para divulgar o lado frágil da política pública.

Os veículos de comunicação mostravam o sofrimento dos moradores da localidade, tentando fazer matérias apelativas para a comoção do governo e dos órgãos responsáveis: “...entristece-nos o descaso que merecem as causas, os factos que revertem em benefício desse povo que paga para viver eternamente amargurado, nú, faminto, implorando a misericórdia

dos seus irmãos, filhos dos demais estados da Federação¹²⁶”. Entre as doenças que assolam o Recife nesse momento, a peste bubônica é uma das que mais levou pavor à sociedade, deixando um rastro de morte. Segundo Octavio do Freitas, no boletim demográfico correspondente a quinzena de 1 a 15 de outubro do corrente ano, faleceram 320 pessoas no Recife, sendo 7 de peste bubônica, 27 de varíola, 8 de sarampo e 10 de gripe, não comentando as demais doenças¹²⁷.

A varíola era outra doença que acometia a cidade e fazia-se preocupar, já que normalmente as suas epidemias sucedia-se em intervalos de tempo relativamente grande, entre anos, sendo que nenhuma tão devastadora quanto a observada entre os anos de 1908 - 1909, causando um total de 9.046 óbitos por febre eruptiva¹²⁸. As doenças se alastram pela cidade de acordo com a falta de higiene que encontram nas ruas e nas residências, situação propícia para qualquer mal se transformar em epidemia. Mas, segundo Octavio de Freitas, o caso da varíola era diferente:

“Em primeiro lugar está a varíola: - só contrae esta molestia quem quer pois, todo o mundo sabe (taes e tanto são os escriptos vulgarisadores a respeito) que a vaccina immuniza-nos da variola, não se conhecendo contra indicação de monta a sua inoculação.

Como já disse em artigo anterior, a Inspectoria de Hygiene de Pernambuco está convenientemente aparelhada a respeito deste meio prophylatico: - a vaccina e preparada a *larga manu*; doze a dezeseis vitellos vacciniferos fornecem três a quatro mi tubos de polpa vaccinica glycerinada, mensalmente, podendo cada tube preserva cinco a seis pessoas, ou seja 20 a 24 mil vaccinados por mez, alem dos que desejarem receber o liquido immunisante diretamente do animal inoculado, o que têm o direito de fazer tres vezes por semana.

Mais do que sufficiente, vê-se, é o material fabricado...¹²⁹”.

Com os argumentos que foram apresentados a partir desse recorte de jornal, mostrou-nos que nem todas as doenças que afligiam a época possuíam relação direta com a insalubridade da cidade, mas que havia também um problema de conscientização da população. O médico Octávio de Freitas, em conjunto com Afrânio Peixoto, organizou estudos que diziam que o problema sanitário não era uma simples questão de meteorologia, de condições atmosféricas e geológicas, de influências telúricas, mas sim que se poderia chamar

¹²⁶ CORREIO DO RECIFE, 18 de novembro de 1909. p.1.

¹²⁷ Dados retirado do Jornal Correio do Recife do dia 18 de outubro de 1909.

¹²⁸ DIARIO DE PERNAMBUCO, 11 de junho de 1911. p. 1.

¹²⁹ DIARIO DE PERNAMBUCO, 11 de julho de 1911. p. 1.

mesologia social a todos os maus hábitos, vícios e prejuízos que dominavam o espírito de grande parte da população¹³⁰. Sabendo dessa situação, o médico Octavio de Freitas preocupando-se com a mortalidade elevada que a cidade apresentava escreveu ao jornal o seguinte: “Morre-se muito, é certo e, o que é mais interessante e mais deve empolgar a nossa atenção, esta alta letalidade de há muito se vem conservando constantemente nos cimos, sem intermitências de baixas desopressoras ou desasphixiantes¹³¹”. A sua preocupação com os óbitos ficou clara nos boletins de falecimento da capital pernambucana do ano de 1901 até 1910, que o mesmo apresenta no jornal como denuncia: em 1901 houve 6.498 óbitos; em 1902 – 6.424; 1903 – 6.148; 1904 – 10.210; 1905 – 9.857; 1906 – 6.976; 1907 – 8.068; 1909 – 7.472; 1910 – 9.043¹³². A população do Recife, entre o período citado, variava entre 190 a 200 mil habitantes, deixando claro o elevado índice de mortalidade.

Outro levantamento de dados apresentado por Octavio de Freitas foi dos coeficientes de mortalidade do período citado, este que oscilava em semelhante período da seguinte maneira: 1901 – 34,2 óbitos para cada mil habitantes; 1902 – 33,6; 1903 – 32,0; 1904 – 52,9; 1905 – 50,8; 1906 – 35,7; 1907 – 41,1; 1908 – 38,5; 1909 – 37,3; 1910 – 45,2. A elevada taxa de mortalidade tem como seu principal meio de propagação a falta da higiene, tanto das ruas quando das residências, mas haveria algo que o governo poderia fazer para resolver o problema? O saneamento do Recife apresentou-se como solução que faria diminuir os óbitos dentro da cidade.

“veremos que aqui, onde o coefficiente de mortalidade tem oscillado, em media, de 35 a 36 obitos por milhar de pessoas vivas, a mortalidade e reduziria a 15 ou 16, sendo assim poupadas annualmente, pela bemfazeja acção da drenagem bem feia da cidade, 4000 vidas, mais ou menos, o que me parece um factio de inestimável valor¹³³”.

Toda a sociedade pernambucana via a necessidade de se fazer reparos no sistema de esgoto da capital, que também era sabido pelo governador e as juntas responsáveis, sendo que o empreendimento era de um custo bastante alto e a situação em que os cofres públicos se encontravam não permitia que fosse feito imediatamente. Fazer um empréstimo aparentava-se

¹³⁰ VIANNA, Op. Cit. p. 115.

¹³¹ DIARIO DE PERNAMBUCO, 11 de julho de 1911. p. 1.

¹³² Os dados apresentados do ano de 1901 a 1904 foram retirados da página 55 do livro O clima e a mortalidade da cidade do Recife, do médico Octavio de Freitas e dos anos seguintes foram matéria ao DIARIO de Pernambuco intitulada Cotejando os Obtos do mesmo autor, que saiu no dia 11 de julho de 1911. p. 1.

¹³³ DIARIO DE PERNAMBUCO, 11 de julho de 1911. p. 1.

como uma solução, relativa ao esgoto do Recife e do bairro portuário, mas, ao mesmo tempo, era um problema para a economia do estado, sendo uma “faca de dois gumes”. O governo, mesmo sabendo das más condições econômicas, entendia que era preciso fazer o empréstimo para as necessárias obras. Após a decisão, a população pede que o dinheiro seja realmente empreendido para as obras, uma vez que é de grande importância para a saúde dos recifenses, e que não seja esbanjado e nem usado para beneficiar amigos dentro da política¹³⁴. Antes do governo de Herculano Bandeira, já se via a necessidade de se sanear a cidade, como afirma Miranda¹³⁵: “Em 1907, devido à precariedade do estado sanitário da cidade, autoridades do Estado elaboraram um plano no sentido de sanear o Recife”. O primeiro plano para o saneamento da capital pernambucana é feito ainda no governo de Sigismundo Gonçalves, que antecede o de Herculano Bandeira, e já se havia discutido a proposta de revitalizar o sistema de esgoto da capital:

“Escolhida uma comissão chefiada pelo distinto engenheiro DOUGLAS FOX, este no devido tempo, apresentou circunstanciado relatório e se logo não se deu início as gigantescas obras, muito se discutiu o assunto, considerado por todos de vital interesse, aplainaram-se dificuldades, de modo a torna-lo esplendida realidade em curto prazo.

Efetivamente, foi um dos primeiros atos do atual governador, o exm. sr. HERCULANO BANDEIRA, a objetividade deste insofreável ideal e por uma feliz e rara inspiração, coube ao laureado dr, SATURNINO DE BRITTO a chefia do serviço¹³⁶”.

As elites locais já pressionavam o governo para que o Recife se adequasse aos padrões do progresso e “civilizador” tão almeçados, assim como fez a capital federal, o Rio de Janeiro. Inúmeros intelectuais, médicos, bacharéis, engenheiros chamavam a atenção para a necessidade da realização de uma transformação da cidade, das condições sanitárias e do porto¹³⁷. Ainda no primeiro semestre de 1909, houve o Primeiro Congresso Medico de Pernambuco, onde se juntou diversos médicos que puderam apresentar suas análises sobre a questão urbana, com relação à questão da saúde pública, como os trabalhos de Octavio de Freitas “Importância do registro Sanitário das habitações como instrumento de defesa higienica nas collectividades”; Torres Cotrim “Qual o systema de Esgotos mais convenientes

¹³⁴ CORREIO DO RECIFE, 06 de julho de 1909.

¹³⁵ MIRANDA, Carlos Alberto Cunha. *Um urbanismo excludente: O caso da Capital Federal e do Bairro do Recife no início do século XX*. Revista de pesquisa histórica – CLIO. Recife-PE. EDUFPE. Volume 1 – Nº 20. 2002. p. 164.

¹³⁶ DIARIO DE PERNAMBUCO, 11 de julho de 1911. p. 1.

¹³⁷ MIRANDA, Op. Cit. p. 164.

a cidade do Recife” e os de Chermont “Casas para proletário”, trabalhos esses que tiveram a sua importância para incentivar o processo de higienização e modernizador da cidade. Contudo, é durante o governo de Herculano Bandeira que vai se iniciar o processo de transformação do centro recifense, sendo no ano do início da reforma que se faz os primeiros contatos com Saturnino de Brito para a feitura da nova rede de esgoto do Recife. A população recebeu esperançosa a notícia e os jornais veicularam os comentários das ruas da seguinte forma, “que se for feita a obra, será o grande feito da administração do governador e os problemas do Recife serão resolvidos¹³⁸”.

2.2.3 O problema das moradias “insalubres”

Os problemas da capital pernambucana não eram unicamente o saneamento e a limpeza das ruas, havia o problema das residências, questão de saúde pública. As moradias insuficientemente espaçosas, mal arejadas, sem luz, úmidas e mal aceiadas¹³⁹, era o ambiente propício para outro mal, a tuberculose, que vitimava um grande número de pessoas e, como já foi dito, que procuravam o Hospital Pedro II.

O discurso médico da época condenava esses tipos de moradias. Octavio de Freitas, médico sanitarista com grande atuação dentro da cidade, afirmava que, entre os males que assolavam a cidade, um dos locais de maior propagação de moléstias eram as “habitações operárias¹⁴⁰” (mucambos e cortiços), esses dois que eram vistos como de péssima condição sanitária, sendo que ambos eram um amontoado de heresias sanitárias, mesmo ou mais comezinhos princípios da higiene¹⁴¹.

Os *mucambos* são edificadas em lugares húmidos, aterrados quasi sempre com lixo e cercados de pantanos e alagadiçosm invadido as aguas das grande marés o interior de muitos delles. Seu material de construção é composto de latas velhas ou pedaços de caixões para as paredes e capim, palha ou folhas

¹³⁸ CORREIO DO RECIFE, 01 de setembro de 1909. p. 1.

¹³⁹ Esse tipo de moradia constitui um dos fatores mais importantes da tuberculose, seja favorecendo o contágio, propagando por uma incessante promiscuidade, seja provocando o debilitamento progressivo dos organismos humanos, pela ausência de luz, de ar, etc. In. FREITAS, Op. Cit.: In. Annaes do 1º congresso de medicina de Pernambuco. Recife. Off. TYP. Do DIARIO DE PERNAMBUCO. 1909. p.49.

¹⁴⁰ O termo utilizado é dado por Octavio de Freitas para caracterizar as casas da população pobre da cidade do Recife.

¹⁴¹ FREITAS, Op. Cit. p.54. In. Annaes do 1º congresso de medicina de Pernambuco. Recife. Off. TYP. Do DIARIO DE PERNAMBUCO. 1909.

de zinco para a coberta. O chão não tem revestimento algum e a divisão interna, quando existe, é a seguinte: - uma sala de frente, uma alcova sem ar e sem luz, onde dormem amontoadas tras e mais pessoas, uma slaa de jantar e ao mesmo tempo cosinha e, num pequeno patco posterior, uma fossa fixa constituída por um barril enterrado no solo. Isso nos mucambos que a possuem, porque em muitos, os despejos são feitos na maré que passa perto ou econstadas á habitação.

Nos *cortiços* os aspectos é menos desolador: - são pequenas habitações em numero de cinco a vinte, compreendendo o que chama um *quadro*, compostas de uma sala e um ou dois quadro, compostas de uma sala e uma ou dois quartinhos para cada família de cinco ou mais pessoas, tendo a mesma torneira de agua potável e o mesmo aparelho sanitario todos os habitantes de um *quadro*. Estas pequenas casinhas fazem seguimento uma ás outras, dão todas para um pateo commum e teem univamente uma sahida para a rua :- uma porta que dá para o pateo commum¹⁴².

As moradias identificadas acima e suas caracterizações foram feitas pelo médico sanitarista Octávio de Freitas. Apontaram-se os problemas estruturais que se encontravam nesse tipo de residência, sendo que ele não foi o único a perceber a precariedade das habitações miseráveis, como o engenheiro Saturnino de Brito costumava chamar, ressaltando a sua perspectiva sobre a construção:

“...formando-se os monticulos que fiam apenas alguns centimetros emergentes em preamar, sobre os quaes se erguem os “mocambos”. Cobertos de palha ou de materiaes velhos e tendo, os melhores, as peredes formadas de entulho de barro e ripas (o “barro armado” com esqueleto de madeira, systema precursor do cimento armando com esqueleto de ferro). Nestas taperas mora uma consideral população, fazendo os despejos em torno e trazendo dos “chafarizes” a agua para beber; esta população está entregue aos beneficios da bisa, do sol e das marés, as quaes levam as immundicias e proporcionam ás crianças um banho salino e pouco limpo¹⁴³”.

As habitações dos menos favorecidos eram consideradas como lugares propícios para proliferação da tuberculose, pois na maioria das residências não havia luz, nem conforto, apresentando uma péssima circulação de ar no seu interior. Normalmente, os quartos dentro dessas casas são divididos por três ou mais pessoas, em condições higiênicas “precárias”, e, quando existia uma pessoa enferma, não havia preocupação em separá-la do grupo. Sendo assim, continuava-se dividindo o mesmo espaço, fazendo com que a residência se encontrasse em condições adequadas para que a infecção se espalhasse. A tuberculose não era um mal que, unicamente, atingia os desfavorecidos, poderia se encontrar nas residências de todas as

¹⁴² FREITAS, Op. Cit. p. 54.

¹⁴³ BRITO, Op. Cit. p. 20.

classes sociais. Dentro dos lares dos mais humildes também existia outro mal, o álcool, que causava um efeito depreciativo do indivíduo no meio social.

“Pondo de lado os casebres infectos de que já falamos, não me ferindo também ás casas das classes pobres (não miseraveis) e médias e menos algumas do pessoal mais abastado, muitas, muitissimas dellas carecendo das indispensaveis condições de arejamento, luz, e quasi todas soffrendo a influencia do solo e dos materiaes de construcção utilizados pelos nosso empreiteiros, quero referir-me á boa ou má orientação das casas na via publica, á largura relativa das ruas, etc., pondo em destaque aqui todo o bairro do Recife e parte do de S. Antonio, construídos por culpa dos nossos avoengos, de ruas estreitas e mal orientadas, onde o ar e a luz são substituídos por uma atmospherá confirmada e doentia¹⁴⁴”.

As doenças não poupava ninguém, podendo ser encontradas nos lares de qualquer grupo social, o que deixava a população em alerta, buscando medidas preventivas para que não caísse sobre os seus lares tal mal. Perante essa preocupante situação, uma notícia anima a população, o início das obras do porto¹⁴⁵ e do saneamento do Recife, uma vez que os problemas relacionados com o saneamento do Recife poderiam ser resolvidos. Houve, no momento, muitos apoiadores de tal procedimento, entre eles o médico sanitário Octavio de Freitas.

“Na ancia justificada e insofreavel em que ultimamente vivemos, de transformar esta colonia *Veneza Americana* n’um Recife novo, cheio de vida, pleno de progresso e melhoramentos hygienicos que nos proporcionem um goso e um bem estar a que temos incontestemente direito, vem-nos logo á mente a modificação completa, absoluta, radical do nosso systema de edificação antiquário, tão cheio de desvios sanitarios, quanto vasio de conforto e de commodidades¹⁴⁶”.

O ímpeto modernizador do médico sanitário também se apresentava pelas páginas dos jornais solicitando remodelação do defeituoso sistema de casas¹⁴⁷, enquanto Saturnino de Brito assume que tem que ser feito o processo de saneamento, visto que o Recife era uma

¹⁴⁴ FREITAS, Op. Cit. p.55. In. Annaes do 1º congresso de medicina de Pernambuco. Recife. Off. TYP. Do DIARIO DE PERNAMBUCO. 1909.

¹⁴⁵ Foi inaugurada as obras do porto no dia 29 de julho de 1909 e noticiada em diversos jornais da época.

¹⁴⁶ FREITAS, Op. Cit, p.49. in. Annaes do 1º congresso de medicina de Pernambuco. Recife. Off. TYP. Do DIARIO DE PERNAMBUCO. 1909.

¹⁴⁷ Reformem por completo, os proprietários, os defeituosíssimos sistemas de casa que possuimos, tornando-as higienicamente habitáveis, assim far-se-ão benemeritos e terão dado profundo golpe em nossa insalubridade... DIARIO DE PERNAMBUCO, 11 de junho de 1911

cidade insalubre¹⁴⁸. A Haussmannização¹⁴⁹ era necessária para a capital de Pernambuco, já que os anseios de se retornar aos seus tempos áureos eram muito fortes, regatando o seu poder econômico e ter uma cidade moderna. Para atingir o seu objetivo, terá que seguir caminho semelhante ao de Paris, de meados do século XIX e do Rio de Janeiro desse início do século XX, exemplos a partir dos quais podemos ter uma noção de com base no ponto a seguir dessa dissertação.

2.3 O BAIRRO DO RECIFE: O ESPAÇO DO TRABALHO E DOS TRABALHADORES

O outro nome dado ao bairro do Recife, “bairro do Comercio em Grosso”, no início do século passado, fez jus por ser uma localidade com um grande número de comércios e de profissionais liberais exercendo suas funções na localidade. Além disso, por ser uma freguesia bastante comercial e com diversos estabelecimentos para a venda de produtos em grosso ou a varejo, contendo também armazéns, depósitos, fábricas, hotéis, lojas de todos os tipos, consultórios e casas de profissionais liberais, entre outros¹⁵⁰. Esta importância é marcada pelos escritos da Lubambo.

Tem-se afirmando, por diversas vezes, ser o Recife o centro comercial e financeiro da Região, contudo não há dúvida, pelo exposto que tal condições e corporificava sobremaneira do Bairro do Porto. Além disso, era reconhecida a feria um valor especial a uma toda área que alimentava relações comerciais com várias partes do mundo. Sendo assim, os edifícios públicos e privados, as casa, os armazéns e os terrenos desta parte da cidade

¹⁴⁸ Para Saturnino de Brito uma cidade será considerada insalubre pela exagerada mortalidade, agravada durante certo número de anos pela persistência de uma epidemia; desaparecida está, por esgotamento próprio ou pela tardia intervenção da higiene, coeficiente da mortalidade geral decrescerá notavelmente, mas a cidade não deve ser considerada “saneada”, porque nenhuma obra de “saneamento” para isto terá ocorrido, ea prova se terá no coeficiente de mortalidade, o qual apesar de ser notavelmente baixo, devido ao desaparecimento da anomalia epidêmica, será entretanto superior à média normal para as cidades em de igual população e em boas condições de salubridade. Nesse caso as obras de saneamento (compreendem também a modificação nas condições das casas habitáveis), sendo indispensáveis que se adequem as práticas de higiene recomendadas para o anseio domiciliar.

¹⁴⁹ Haussmannização, essa operação conjunta de política de higiene que consiste em desafogar o centro da capital (ela foi imitada em outros lugares; trata-se de uma política urbana geral) pelo duplo movimento das aberturas de vias de circulação e alta dos aluguéis, gerados pelas demolições.

¹⁵⁰ Todos os trabalhadores, estabelecimentos para venda de produtos em grosso ou a varejo, armazéns, depósitos, fábricas, hotéis, lojas, consultórios e casas de profissionais liberais são constituídos no bairro do Recife, pois não teria como identificar os profissionais que exerciam suas funções dentro do bairro, sendo assim fica restrito aos que possuíam a quem possuía a sua moradia ou estabelecimento no bairro portuário.

detinham um valor de tal sorte elevado que uma propriedade, por pequena que fosse, neste local constituiria um patrimônio para quem a possuísse¹⁵¹.

O bairro do Comercio em Grosso fervilhava com as pessoas circulando por suas ruas estreitas e tortuosas, comprando e vendendo produtos, como também os trabalhadores que mantinham toda essa estrutura econômica da localidade. Além dessa afirmação de Lubambo podemos ter a confirmação pelas palavras de Anjo¹⁵² “O grosso do comercio concentrava-se no bairro do Recife; enquanto o setor industrial têxtil e do açúcar espalhava-se pela área metropolitana e zona da mata”. Sendo o bairro do Recife o principal centro econômico do estado, fazendo com que a sua importância econômica fosse ressaltada e por isso do interesse pela modernização de tal espaço dentro da cidade, pois ele serviria aos ideias capitalistas da sua época.

Para adentrar um pouco mais nos estabelecimentos comerciais e profissionais que trabalhavam no bairro de São Frei Pedro Gonçalves, utilizaremos como base de dados o “Almanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco¹⁵³”, que nos deu a noção do quão importante foi economicamente o bairro para a cidade, além dessa movimentação dos trabalhadores nas ruas da freguesia. Com essa análise, poderemos ter uma visão mais completa de como era constituído socialmente e economicamente o bairro do Recife antes do início de sua reforma.

2.3.1 Trabalho não braçal e profissionais liberais

Ao buscarmos entender que tipo de trabalhador se tem no bairro, que era bastante comercial, pensou-se, a princípio, que seria o operário braçal, de pouco escolaridade, mas encontramos, além dessa categoria de funcionário, os professores, os médicos, os bancários, entre outras. Com relação ao trabalho não braçal, pudemos identificar a existência dos educadores primários, que davam aula em suas residências localizadas dentro do bairro. Além

¹⁵¹ LUBAMBO, Op. Cit. p. 94/95.

¹⁵² ANJOS, João Alfredo dos. *A revolução pernambucana de 1911: movimento popular liderado pelo general Dantas Barreto contra a oligarquia do conselheiro Rosa e Silva*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2009. p. 126.

¹⁵³ Foi utilizado o Almanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894, pois em nossa pesquisa não foi possível detectar outro com uma proximidade maior com o período estudado, mas com ele podemos ter uma ideia de como se encontrava comercialmente o bairro do Recife no período proposto.

dos professores, trabalhava nesta freguesia, também conhecida como primeiro distrito da capital pernambucana, uma equipe de magistrados que exercia as suas funções dentro da localidade¹⁵⁴.

Analisando os dados, encontramos também o grupo de profissionais que mantinham consultórios e moradias na freguesia do Recife, os médicos. Eram eles médicos alopatas, homeopatas, operadores e parteiros, todos encontrados dentro do bairro portuários em seus consultórios, que se espalhavam pelas ruas Marques de Olinda, Bom Jesus, Vigário Tenório e largo do Corpo Santo. Estes são alguns dos pontos em que se podiam encontrar os consultórios dos médicos da freguesia que, no total, chegava a ser 17. Já na rua do comercio, encontra-se o maior número de pessoas que trabalhavam com Fundos, câmbios, descontos, compra e venda de mercadorias dentro do Recife, sendo, desta forma, um lugar mais adequado para se tratar deste tipo de investimento na capital pernambucana. Para fretar navios, também a rua do Comercio era um ótimo lugar, já que duas empresas que tratavam desse tipo de negócio se estalavam na localidade.

Entre as instituições comerciais que existiam no bairro do Comercio em Grosso, destacavam-se os bancos, as repartições públicas e algumas companhias pelo seu grande fluxo financeiro, fazendo com que o bairro do Recife fosse o centro financeiro da capital pernambucana. Desta forma, era onde se podiam encontrar profissionais especializados, além disso, eram estabelecimentos que empregava um grande número de trabalhadores, por estarem espalhados no bairro em questão. Encontrava-se em diversas ruas, como na rua do Comercio, os seguintes bancos: banco do Brasil, banco de Credito Universal, banco Emissor de Pernambuco, banco de Pernambuco, London Brazilian Bank. Além das instituições bancárias, podia-se encontrar diversas companhias como a Industrial Pernambucana (ex usina João Alfredo), companhia Nacional de Salinas Mossoró Assú, companhia Promotora de Industrias e Melhoramentos, companhia Refinaria e Destilação Pernambucana e empresas de diversos ramos que também se instalavam na localidade, Empresa de Obras Públicas no Brazil, a empresa estrangeira The North Brazilian Sugar Factory Limited, como as companhias de seguros, Companhias e Agencias de Seguros Marítimos e Terrestres e Sobre Vida – Amphitrite, A Equitativa (dos Estados-Unidos), Indemnizadora (seguros marítimos e terrestres), North British & Mercantile Insurance Company (seguros contra fogo), Northern de Londres e Aberdeen Insurance Company,

¹⁵⁴ Segundo o Alamanak Administrativo Mercantil Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. Havia 8 juízes, 8 escrivães de Distrito e oficiais do Registro Civil, como também mais 3 suplentes de juiz de Registro Civil. p. 118.

Phoénix Pernambucana (seguros marítimos e terrestres), The Láverpool & London & Globo Insurance Company, entre tantas também funcionava a Repartição dos telégrafos¹⁵⁵ e, por fim, a Junta dos Corretores que funcionava no edifício da Associação Comercial.

Além da rua do Commercio, a rua do Bom Jesus era outro espaço que atraía grande número de instituições. Os bancos que lá existiam eram o Banco de Credito Real de Pernambuco, Banco Popular, sendo que, além dos bancos, também funcionava a Administração dos Correios¹⁵⁶. Havia também companhias instaladas na localidade como a Companhia de Fiação e Tecidos, Fidelidade de Lisboa (companhia de Seguros Marítimos e Terrestres), Imperial Fire Insurance Coinpany, sendo que esta era a mais antiga companhia que estava em funcionamento na época e havia sido estabelecida em 1803.

Verificou-se que não era de exclusividade dessas duas ruas o monopólio dos estabelecimentos comerciais do mesmo gênero. Outras vias que comportavam tais instituições eram a rua do Vigário Tenório, praça do Commercio, cais da Companhia Pernambucana, rua Padre Muniz, rua Márquez de Olinda, cais do Apollo, rua do Visconde de Itaparica, rua da Madre de Deus, rua do Apollo, rua Visconde de Itaparica e largo da Companhia Pernambucana. Pudemos verificar que existiam diversos lugares para os trabalhadores não braçais exercerem as suas funções, com uma vasta gama de ofícios e instituições, mas não os únicos que preenchiam as ruas do bairro de São Frei Pedro Gonçalves: havia também os trabalhadores liberais.

Buscando analisar o grupo de trabalhadores liberais que se encontrava dentro do bairro do Recife, estes exerciam as suas funções livremente dentro da freguesia portuária e em outras localidades na região central da capital pernambucana. A variedade de profissões que existia na localidade era grande, sendo que nem toda mão de obra liberal pôde ser identificada por existir uma limitação na documentação analisada, mas é sabido que existia uma oferta ampla de serviços. Algumas das profissões que pudemos identificar dentro do bairro do Recife foram abridores e gravadores, alfaiates, encadernadores e oficinas de encadernação, ferreiros e serralheiros, fundidores de material tipográfico, funileiros, latoeiros, picheleiros e bombeiros hidráulicos, além dos tanoeiros.

¹⁵⁵ Na Repartição dos telégrafos havia cerca de 55 funcionários trabalhando, divididos em diversas funções, esse número é apenas contabilizado os que trabalhavam em sua cede no bairro do Recife.

¹⁵⁶ Apenas nessa instalação trabalhavam quase 70 funcionários, podendo notar que eram de grande importância para a manutenção econômica desses profissionais e do comércio em volta.

Como já estamos debatendo o grande número de profissionais liberais dentro do bairro de São Pedro Frei Gonçalves, começaremos falando dos alfaiates: havia 12 representantes desta arte dentro da freguesia, sendo que existiam outros no centro da capital pernambucana. No mesmo espaço no qual se encontrava os alfaiates, eram encontrados os abridores e os gravadores, que, no bairro do Recife, apenas havia um exercendo a função, sendo este Antônio Vera-Cruz, cujo local de trabalho era na rua da Detenção. Também em pequeno número instalado no bairro do Comercio em Grosso havia os encadernadores e as oficinas de encadernação, sendo que era apenas três profissionais dessa arte no bairro, Anna Maria do Nascimento, que trabalhava na rua do Bom Jesus, e dois na rua Marques de Olinda, G. Mattos e Herdeiros de Manoel Cardozo Ayres.

Já em um número um pouco maior, encontrava-se os ferreiros e os serralheiros que ocupavam os prédios na rua Barão do Triunfo e na rua dos Guararapes, contabilizando 5 trabalhadores. Os fundidores de material tipográfico se instalavam no cais da Regeneração e eram 3 ao todo. Em contrapartida, funileiros, latoeiros, picheleiros e bombeiros hidráulicos espalhavam-se por diversas ruas como a do Bom Jesus, rua do Vigário Tenório, rua Barão do Triunfo, rua Martins e Barros, rua Domingos José Martins, somando 9, ao total.

Em grande número encontrava-se os tanoeiros no bairro do Recife, profissionais que, historicamente, tiveram grande importância para a cidade do Recife, e, no período que antecede a reforma do porto, estavam presentes com os seus trabalhos e seu prestígio. Podemos ver que, em diversas ruas do bairro, tais profissionais estavam exercendo seus trabalhos livremente como na rua da Moeda trabalhava Antônio do Rego Lima no prédio de número 23, Jeronymo Joaquim dos Reis no 11, Manoel Marques de Oliveira nos de 13 e 15 e Pereira Pinto no de 19; já na rua Mariz e Barros encontrava-se apenas um profissional, Costa Ferreira Et. C no 4; na rua da Restauração haviam dois Francisco Dias no 62 e João Alves da Silva no 31, já na 2ª travessa de Pedro Affonso dois trabalhadores faziam sua oficina no lugar, Innocencio Joaquim Pedro do número 4 e Manoel Amancio do Espirito-Santo no 3; na rua do Amorim também havia dois tanoeiros, Jose Ferreira da Luz no prédio 23 e Mello e Pinto no 3, um no cais da Companhia, Pinto Ferreira trabalhador do imóvel 26 e mais um no largo a Assembléia no prédio 61C, Simões¹⁵⁷.

Estas foram algumas das profissões que podiam ser encontradas e as suas localidades. Mas não eram os únicos afazeres que podiam ser encontrados dentro do bairro do Comercio

¹⁵⁷ Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p. 331

em Grosso, havia muitos outros, a exemplo dos empregos em lojas ou nos armazéns e em fábricas. Trabalhos esses que eram mais pesados do que muitos do que falamos anteriormente e, em muitos casos, precisava de um grau de escolaridade menor, sendo trabalhos mais braçais. E é seguindo esse ponto de vista que seguiremos na nossa dissertação.

2.3.2 Onde a população trabalhava: Os localidades dentro do bairro do Recife

Para este outro grupo de trabalhadores do bairro do Recife, existia uma grande variedade de locais de trabalho que se espalhavam nas mais diversas ruas da região portuária. Levando em conta isso, trataremos esse ponto em cima desse outro e tão variado mercado de trabalho e de produtos e serviços oferecidos nesta região. Para começar, podemos falar dos armarinhos de objetos de moda, de fantasia e perfumaria, por atacado, não esquecendo os importadores, que chegavam a ser 88,2% do total que trabalhava dentro da cidade do Recife¹⁵⁸. Já com relação às lojas de armarinhos e objetos de modas, de fantasias e perfumarias, a situação se inverte, tendo o bairro apenas 3,5% do comercio dentro capital pernambucana¹⁵⁹.

Um dos ramos que podemos começar a trabalhar é o de artigos de vestuário. Como o ramo de calçados faz parte do mesmo, pudemos analisar que dentro do bairro de São Frei Pedro Gonçalves havia poucos representantes. Já com relação aos depósitos, havia apenas 4, localizados na rua Visconde de Itanhauma, que, se formos comparar com a quantidade no centro da capital, eram vistos como poucos, pois existiam 37 estabelecimentos registrados e a sua grande maioria encontrava-se na rua do Livramento. Da mesma forma era a situação dos fabricantes de calçados e sapateiros: no bairro portuário havia apenas um, na rua do bom Jesus e 31 na região central do Recife¹⁶⁰. Ainda falando de vestuário, podemos citar as chapelarias. No bairro do Recife não se fazia existir nenhuma fábrica, oficina de enforma e lavanderia, mas que, em contrapartida, havia lojas e negociantes de chapéus que, em sua maioria, pensando na capital pernambucana, estavam no bairro de São Frei Pedro Gonçalves, tirando alguns que se encontrava n rua 1º de Março e na Cabugá. Podendo considerar ainda como artigos de vestuário, os comércios lojistas de relógios podiam ser encontrados na rua

¹⁵⁸ Alamanak Administrativo Mercantil Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p. 269-270.

¹⁵⁹ Alamanak Administrativo Mercantil Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p.270 a 271

¹⁶⁰ Alamanak Administrativo Mercantil Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p. 277-278.

Marques de Olinda. Analisando esses tipos de comércio, podemos perceber que o bairro do Recife era um bairro onde podia-se encontrar de tudo para as vestimentas e apetrechos pessoais, como também havia um mercado de trabalho para os mais diversos trabalhadores que se interessavam por esse serviço ou para os que precisavam apenas sustentar a sua família.

Entre os espaços de trabalho, as bebidas têm o seu espaço garantido no bairro do Recife, empregando um grande número de pessoas já que se compreendia a fábricas, depósitos e negociantes dos mais diversos seguimentos, cervejas, xaropes, limonadas gasosas, bebidas alcoólicas, vinagre e vinho. Além dos fabricantes de bebidas, os de charutos, cigarros e fumo encontravam-se presentes no bairro do Recife e por todo centro da capital pernambucana, sendo que algumas dessas fábricas estavam localizadas nas ruas do bairro do Comercio em Grosso como a do Bom Jesus. Já os depósitos e negociantes se encontravam igualmente espalhados pelo centro da capital e no bairro portuário no largo do Corpo Santo, rua do Bom Jesus, rua do Comercio, rua Marques de Olinda, como também no Arco da concessão, contabilizando, ao todo, 9 estabelecimentos¹⁶¹. Além das fabricas de bebidas, que empregavam dezenas de funcionários, havia outras indústrias, como a de pólvora do grupo Powder Factory, Fábrica de Pólvora na Pontezinha que se localizava na rua do Commercio.

Seguindo para outras atividades, que consumiam uma grande mão de obra e estavam em grande número dentro do bairro do Recife, os armazéns e casas de Estiva em grosso encontravam-se localizados no bairro do Recife, detendo, assim, todos os produtos que eram vendidos na capital pernambucana. As localidades em que estavam tal empreendimento eram as ruas do Amorim, com 6 estabelecimentos; rua Madre de Deus com 11; rua Marques de Olinda com 3; Cais da Alfandega com 1; largo da Alfandega com 4; Travessa Madre de Deus com 13; rua vigário Tenório com 1; rua Mariz e Barros com 1; rua Bispo Sardinha com 1, como informa no Almanak de 1894. Havia também os armazéns alfandegados e de recolher, como os armazéns de querosene e matérias inflamáveis, estes todos se localizavam exclusivamente no bairro do Recife. Com uma situação similar, encontravam-se os negociantes e depósitos de açúcar, com 93,5% de todo o comércio, fixados no bairro do Comercio em Grosso, enquanto apenas 2,1% dos comércios de Refinação de açúcar encontravam-se neste bairro.

¹⁶¹ Almanak Administrativo Mercantil Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p. 282-283.

Além destes já citados, ocorria também a presença de estabelecimentos de ferragens em grosso no bairro do Recife, na rua Márquez de Olinda havia 11 estabelecimentos, sendo esta rua a com todas as lojas na região portuária. As lojas de ferragem em atacado encontravam-se na mesma rua que a de ferragem em grosso e muitos estabelecimentos faziam os dois tipos de comércios.

Como pudemos ver, havia muitas casas comerciais dentro do bairro do Recife e isso fazia com que um dos seus nomes se popularizasse, bairro do Comercio em Grosso, na época, mas para conseguir abrigar todos esses estabelecimentos teria que haver um grande número de depósitos. A localidade se fazia repleta de depósitos para atender à necessidade do bairro e abrigavam grande parte dos produtos que eram vendidos nas lojas da freguesia e da cidade do Recife, sendo assim era um importante espaço para empregar pessoas, como podemos ver no quadro 10 a sua quantidade e as ruas nas quais se encontravam.

Quadro 10			
Depósitos de casas comerciais no bairro do Recife			
<i>Rua Barão do Triunfo</i>	3	<i>Rua de Mariz Barros</i>	1
<i>Rua D. Maria Cesar</i>	2	<i>Rua do Marques de Olinda</i>	3
<i>Rua da Moeda</i>	2	<i>Rua da Restauração</i>	3
<i>Rua do Amorim</i>	9	<i>Rua do Torres</i>	3
<i>Rua do Bispo Sardinha</i>	1	<i>Rua do Vigário Tenorio</i>	8
<i>Rua do Bom Jesus</i>	16	<i>Rua do Visconde de Itaparica</i>	5
<i>Rua Madre de Deus</i>	6	<i>Rua Domingos José Martins</i>	18
<i>Cais do Apollo</i>	7	<i>Praça da Assembleia</i>	1
<i>Travessa da fundição</i>	1	<i>Rua da Ponte Velha</i>	1
<i>Cais do Brum</i>	2	<i>Paço da Assembleia</i>	1
<i>Beco do Abreu</i>	1	<i>Largo do Corpo Santo</i>	1
<i>Largo da Alfandega</i>	1	<i>Caes da Alfandega</i>	1
Total de depósitos e casas comerciais			97

Fonte: Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p. 286/289

Ao analisar o quadro 10, notamos que o bairro estava bem suprido de depósitos para as casas comerciais, sendo que eles atendiam os comerciantes que estavam em maior número como também os que estavam em menor. Além dos depósitos de casas comerciais, outro grupo de estabelecimento que se encontra em grande número são as casas e negociantes de importação, exportação, comissão e consignação, como podemos ver no quadro 11.

Quadro 11			
Casas e Negociantes de importação, exportação, comissão e consignação			
<i>Rua Barão do Triunfo</i>	9	<i>Rua do Marques de Olinda</i>	10
<i>Rua do Bom Jesus</i>	19	<i>Rua do Commercio</i>	14
<i>Rua do Amorim</i>	1	<i>Rua Torres</i>	1
<i>Rua do Apollo</i>	1	<i>Rua Madre de Deus</i>	1
<i>Rua do Vigário Tenorio</i>	6	<i>Rua do Visconde de Itaparica</i>	3
<i>Largo do Corpo Santo</i>	9	<i>Travessa do Torres</i>	1
<i>Largo do Rosário</i>	2	<i>Largo da Companhia Pernambucana</i>	1
<i>Caes da Companhia Pernambucana</i>	1		
Total de Casas e Negociantes de importação, exportação, comissão e consignação			79

Fonte: Almanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p. 301 a 304.

Mesmo que se encontrasse em menor número que os depósitos de casas comerciais, as casas e negociantes de importação, exportação, comissão e consignação apresentavam-se em bastante número no bairro, como podemos ver na rua do Bom Jesus e na rua do Commercio, onde encontrava-se o maior número de estabelecimentos. Entre os comércios, havia alguns em menor número dentro da freguesia do Recife como, por exemplo, os que negociavam com carvão de pedra e forjas e fundições. Neste ramo, segundo o Almanak de 1884, existiam apenas dois comerciantes nesse período no Recife, sendo que um deles, Wilson Sons et. C., teria dois comércios, um deles estabelecido no bairro de São Frei Pedro Gonçalves na rua do Comercio. Seguindo a mesma perspectiva de comercio com poucos representantes, o seguimento de depósitos de couro e peles também eram escassos na região portuária, havendo 2 na freguesia, um na rua Marques de Olinda e o outro no cais do Apollo.

Já as lojas de fazenda que poderiam ser encontradas no bairro do Recife estavam em 7 e todas na rua Marques que Olinda¹⁶², esta com um número maior do que as citadas anteriormente. Em número similar a das lojas de fazenda estavam os barraqueiros, estes cadastrados com a prefeitura, com 8 barracas dentro do mesmo bairro. Podemos destacar, também, outros pontos comerciais que não se encontram em abundância, como as casas de penhores, ou os estabelecimentos que negociavam com drogas medicinais, os escritórios comerciais, os depósitos de frutas frescas e os depósitos de Querosene, estes que se estabeleciam na rua Barão do Triunfo, rua dos Guararapes e no largo da alfandega, chegando a contabilizar nessas 3 ruas 9 estabelecimentos comerciais.

¹⁶² Havia dentro da região central do Recife segundo o Almanak de 1884 um total de 97 lojas deste seguimento.

O ramo de hotelaria era um dos ramos que se encontravam em boa quantidade no bairro, como também era o que empregava diversas pessoas. A partir do quadro 12, podemos ver em quais ruas e a quantidade de hotéis, hospedarias, casas de pasto e restaurantes existentes no bairro do Recife.

Quadro 12			
Hotéis, hospedarias, casas de pasto e restaurantes			
<i>Rua de Mariz e Barros</i>	1	<i>Rua da Moeda</i>	1
<i>Rua D. Maria Cesar</i>	3	<i>Rua da Restauração</i>	1
<i>Rua do Bispo Sardinha</i>	1	<i>Rua do Vigário Tenorio</i>	1
<i>Largo do Commercio</i>	1	<i>Rua Thomé de Souza</i>	2
<i>Rua do Commercio</i>	5	<i>Largo do Rosário</i>	4
Total de hotéis, hospedarias, casas de pasto e restaurantes			20

Fonte: Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p. 300/301.

Ao analisarmos o quadro 12, notou-se que a rua do Commercio é a localidade com o maior número de estabelecimentos entre os que propõe o quadro. Isso se dava por ela ser uma rua de grande importância comercial para a época, porque nela é que estavam instalados diversos comércios em geral, atraindo um grande fluxo de pessoas para a localidade. Entre os comércios existentes no bairro do Recife, havia alguns que, para muitos, não eram vistos com grande importância, como o comercio varejista (quadro 13), mas que se encontrava em grande número e supria todo o bairro com seus artigos, pois nessas lojas se vendia de tudo.

Quadro 13			
Varejistas e negociantes de secos e molhados ¹⁶³ , mantimentos (armazéns e vendas)			
<i>Rua Barão do Triunfo</i>	3	<i>Rua de Mariz Barros</i>	5
<i>Rua D. Maria Cesar</i>	6	<i>Rua do Marques de Olinda</i>	2
<i>Rua da Moeda</i>	1	<i>Rua da Restauração</i>	3
<i>Rua do Amorim</i>	7	<i>Rua do Torres</i>	1
<i>Rua Marques de Olinda</i>	1	<i>Rua do Vigário Tenorio</i>	4
<i>Rua do Bom Jesus</i>	7	<i>Rua do Visconde de Itaparica</i>	3
<i>Rua comercio</i>	3	<i>Rua Domingos José Martins</i>	4
<i>Rua Thome de Souza</i>	3	<i>Rua de São Jorge</i>	7
<i>Rua de São José</i>	2	<i>Rua dos Guararapes</i>	4
<i>Rua Alvares Cabral</i>	1	<i>Largo da Assembleia</i>	5
<i>Largo do Corpo Santo</i>	4	<i>Travessa do Occidente</i>	3
<i>Travessa do Campello</i>	1	<i>Beco Largo</i>	1
<i>Praça do Chaco</i>	1		

¹⁶³ O comercio de Secos e molhados eram os comerciantes varejistas, as famosas vendas, onde podia-se encontrar um pouco de tudo nelas.

Total estabelecimentos	82
-------------------------------	----

Fonte: Alamanak Administrativo, Mercantil, Agrícola e industrial do estado de Pernambuco 1894. p. 321/322

Ao fazer a leitura do quadro, podemos notar que não existe uma grande concentração de comércio varejista em uma única rua, como acontece com outros tipos de comércio, mas sim havia uma descentralização. Como podemos ver no quadro 13, três ruas mantinham 7 estabelecimentos, uma rua com 6 estabelecimentos, duas ruas com 5 estabelecimentos e assim por diante, não havendo monopólio de uma rua sobre tal comércio.

Como está sendo mostrado, havia uma diversidade grande de possibilidade de trabalho dentro do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, sendo que havia profissões para a época que precisava de um pouco mais de instrução que outros. Podia-se encontrar vagas para tal funções na Empresa de Obras Públicas no Brasil¹⁶⁴. A empresa oferecia os serviços de rebocadores que ficavam a serviço do porto e é no manuseio destas embarcações que se precisaria de uma instrução maior, além de ser hábil e de comandar a equipe que estaria abordo. Outro espaço para um trabalho “especializado” e de risco, sendo que nem sempre a mão de obra era apta ao serviço, eram as fundições a vapor¹⁶⁵, que empregavam bastantes pessoas, pois era um serviço que precisava de diversas etapas e trabalhadores, da capital pernambucana.

Segundo o Almanak de 1894, podia-se trabalhar também nas lojas de alugueis e vendas de máquinas para a indústria pesada dentro do bairro do Recife, sendo que os únicos lugares da cidade eram no Largo do Corpo Santo e na rua Marques de Olinda. Também havia a oportunidade de trabalhar com madeiras que vinham do exterior, mas teria que ser contratado por Fonseca, Irmão Et. C, que mantinha loja na rua Barão do Triunfo. Também se podia trabalhar nas lojas de venda de móveis que estavam nas ruas Marques de Olinda, Bom Jesus. As padarias eram outro espaço para o trabalho e o bairro de São Frei Pedro Gonçalves mantinha em funcionamento 3 estabelecimentos que empregava padeiros, auxiliares, vendedores e, esporadicamente, carregadores e carroceiros para fazer o transporte das sacas de trigos. Já o ramo de farmácias servia bem o bairro do Recife, concentrava-se nas ruas Marques de Olinda e Bom Jesus, com diversas lojas.

¹⁶⁴ A da Empresa de Obras Públicas no Brasil estava situada na rua do Commercio número 15 e tinham a sua disposição 9 embarcações, Amadeu, Imperador, Cotinguiba, Moleque, Armando, Pernambuco, Nêê, Pernambucana e José Marianno. Muitas desses eram Reboques de vapores, navios de vela e lanchas e alguns trabalharam nas obras do porto do Recife a partir de 1909.

¹⁶⁵ De acordo com o Almanak de 1894, que estamos trabalhando com fonte principal para essa temática, as fundições recifenses encontravam-se todas a rua Barão do Triunfo e elas pertenciam aos mesmos proprietários os Srs. Allan Paterson Et. C., Cardozo Et. Irmão, David W. Bowmann, que tinham uma sociedade. p. 298.

Pudemos constatar que o bairro do Recife era um espaço do povo e do trabalho, mesmo tendo essa pequena amostragem dos comércios, empresas, lojas, fábricas, hotéis, restaurantes, entre outros estabelecimentos existentes na época. Não pudemos abranger todos os tipos de trabalho, pois haveria um demanda de tempo e esforço, uma vez que este não é o foco desta pesquisa. Esta vida comercial fazia também com que as ruas da freguesia tivessem uma circulação de pessoas grande, dando muita vida à localidade. Mas o que não podemos ter é uma visão de completa paz já que segundo Anjo¹⁶⁶ “os empregadores com a cobertura da oligarquia dominante esticavam as horas de trabalho e procuravam manter um regime de exploração social semelhante ao que ocorrera no sistema escravocrata”. Por isso o regime de trabalho também era bastante duro, mas como havia a necessidade de trabalhar, enfrentavam já que para a sociedade de acordo com Gomes¹⁶⁷ “o trabalho era muitas vezes valorizado por ser um elemento capaz de tirar homens da miséria e da degradação, na medida em que os ocupava, em que os afetava dos vícios”.

Estes trabalhadores que se encontravam dentro do bairro nem sempre era da localidade, vinham de outros bairros da capital pernambucana. Mesmo havendo tantas possibilidades de emprego, ainda havia um grande número de desocupados nas ruas do bairro do Comercio em Grosso, sendo fácil encontrar, nos jornais da época, problemas com os ditos “vagabundos”, em um momento que a sociedade, a elite, valorizava o trabalho afirmando a teoria que o trabalho dignificaria o homem, está que se propagava nos grandes centros urbanos. Para muitos que não queriam se ver nessas condições se utilizavam do trabalho de acordo como Gomes¹⁶⁸ explica “o trabalho era uma atividade positiva na justa medida em que se exercia uma função de regeneração social. Ele se destinava aos que deveriam ser recuperados, aos inferiores: desocupados, órfãos, asilados, enfim, as classes pobres”. Já que para muitos serem aceitos com indivíduos produtivos dentro da sociedade teriam que ter um trabalho formal e o bairro do Recife era o espaço que podia-se encontrar com maior facilidade.

Podemos ter certeza que o bairro do Recife era o grande centro comercial em grosso da capital do estado, que para Anjo¹⁶⁹ “o bairro do Recife representava o maior polo econômico de Pernambuco ou do próprio norte do país – como estão se chamava”. Desta forma, a atraia as pessoas de todos os tipos para a localidade, o que termina ocasionando uma

¹⁶⁶ ANJO, Op. Cit. p. 125.

¹⁶⁷ GOMES, Ângela de Castro. *A invenção do Trabalhismo*. 3. Ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005. p. 41.

¹⁶⁸ Idem. p. 41.

¹⁶⁹ ANJO, Op. Cit. p. 127.

sua falta de estrutura urbana, nas habitações, de higiene e das ruas, atraindo as “classes perigosas” para a localidade, igualmente com o que ocorreu em Paris e no Rio de Janeiro, sendo esse o motivo do crescimento desordenado que já citamos. Para entender melhor essas capitais que inspiraram o Recife iremos analisar uma pouco da trajetória que essas duas cidades fizeram para “resolver” tais problemas.

2.4 PROJETOS INSPIRADORES: PARIS DE HAUSSMANN E O RIO DE JANEIRO DE PEREIRA PASSOS.

O Recife no início do século XX tem diversas características que pode nos chamar a atenção, como pudemos ver ao logo desse capítulo, pertencentes tanto do cotidiano social, quando da sua infraestrutura urbana. Percebe-se que, com relação à estrutura da cidade, faz-se necessário modernizar urgentemente, até mesmo porque o Recife tem uma posição importante econômica na região Nordeste por conta do seu porto. Entre os aspectos encontrados no Recife, a má condição sanitária, as péssimas condições de higiene das residências e das ruas, estas sujas, estreitas e mal traçadas, são alguns dos fatores que deixa claro a iminência da reestruturação da cidade. Com relação ao porto, a pequena profundidade do seu ancoradouro, empecilho para os grandes navios modernos, sistema precário de escoamento das mercadorias e maquinário ultrapassado para o trabalho nas docas, são pontos para que a modernização fosse realizada. Sobre a cidade, as péssimas circunstâncias em que ela se encontra só faz agravar a proliferação de epidemias, o contágio das doenças que afetaram pessoas de todas as idades e classes sociais, sendo que a cidade era o principal campo de atuação de epidemias que acometiam uma grande parte da população urbana¹⁷⁰. Em relação ao porto, havia uma perspectiva que relacionava a sua modernização com uma melhor condição econômica para o estado.

Levando em conta como se encontrava o bairro e o porto do Recife, a necessidade de modernizar coloca-se em primeiro plano, já que o porto era de grande importância para a economia pernambucana e o bairro, que se ligava diretamente ao porto, igualmente a configuração do Rio de Janeiro, não se encontrava em boas condições sanitárias e estruturais. A obra que se pensava fazer na capital pernambucana não era algo nem inviável e nem inédito

¹⁷⁰ RAMINELLI, Ronaldo. História urbana. In. CARDOSO, Ciro Flamareon; VAINFAS, Ronaldo (org). Domínios da história: Ensaios de Teoria e Metodologia. Rio de Janeiro. Ed. Elsevier. 2011.

no Brasil e no mundo. Seguindo por essa perspectiva modernizadora, tem-se como referência para a obra do Recife a reforma da capital francesa que, na segunda metade do século XIX, passou pelo seu processo de modernização durante o governo do Barão de Haussmann.

O centro de Paris, antes do governo de Haussmann, encontrava-se com uma infraestrutura precária, o saneamento básico péssimo e a falta de higiene assolava a cidade, além da pobreza que se alastrava por todas as ruas. Essa pobreza era oriunda do campo, mas que se via atraída pelas possibilidades que a revolução industrial oferecia, e uma possível melhoria na sua condição de vida. Antes do governo Haussmanianno, existia uma preocupação com as melhorias urbanas que fundou a Escola das Pontes e Calçadaset (Ponts et Chaussées)¹⁷¹, ainda na primeira metade do século XIX. Com relação aos moradores, Perrot¹⁷² nos afirma que “pagar o mínimo possível pelo alojamento, tal era portanto a ambição de operários que muitas vezes vêm de regiões rurais onde ela não custava nada”, desta forma, agrupam-se em localidades que eram um amontoado de casas, normalmente de três a quatro andares. Não existia planejamento para a sua construção, as ruas eram estreitas, cheias de curvas, úmidas, muito sujas e existia, nesses espaços, comercio em bancas que dificultava o caminhar, além do odor forte que se sentia ao entrar em qualquer rua da região¹⁷³, situação que em muito se assemelhava ao bairro do Recife no início do século XX.

A maioria das ruas eram verdadeiros dutos de água suja. A falta de higiene e a “promiscuidade” fez com que se proliferasse as mais diversas doenças que afligiam crianças, adultos e idosos. A cidade virou um foco de doenças, além de abrigar a pobreza que, para a época, era o principal causador de tal mal. Desta forma, tanto a falta de higiene quanto a miséria se tornou o problema que tem que ser resolvido pelas autoridades. Foi após uma grande epidemia de cólera, no meado do século XIX, que se tornou unânime que o crescimento desordenado era algo realmente preocupante para a vida da cidade.

Então, Haussmann, Prefeito de Paris durante o governo de Napoleão III, tem em mente um projeto urbanístico moderno, contendo a pretensão de mudar duplamente a cidade, urbanisticamente e socialmente, deste modo, resolvendo o problema populacional e com os focos de epidemias e ponde em prática os seus planos.

O plano de Haussmann tinha como uma de suas estratégias principais neutralização do proletariado revolucionário de Paris, a destruição da estrutura material urbana que servira aos motins populares de rua. Na

¹⁷¹ ARAUJO, H. F.; CHAMIXAES, J. C. B.; MENEZES, J. L. M.. *Águas do prata: história do saneamento de Pernambuco 1838 – 1912*. Recife: Companhia Pernambucana de Saneamento, 1991. p. 8.

¹⁷² PERROT, Op. Cit. p. 104.

¹⁷³ BRESCIANI, Op. Cit. p. 24/25

exposição de motivos de seu plano, manifestava o propósito de “isolar os grandes edifícios, palácios e quartéis, de maneira que resultem mais agradáveis à vista, e que permitam acesso mais fácil nos dias de celebração de atos e simplifiquem a defesa nos momentos de revolta”. As novas avenidas facilitariam o rápido acesso e movimentação das tropas pela cidade. Mas, além de servirem ao exercício da coação política e militar das classes dominantes, os bulevares atendiam as razões de rede sanitária e às novas exigências de circulação urbana colocada pelo desenvolvimento da grande indústria. Transformados num paradigma urbanístico para todas as capitais no mundo, no símbolo maior de seu ingresso na “civilização” e na modernidade capitalista (as rambras da cidade espanhola, as *perspektiv* de Leningrado, as avenues de Nova York), os bulevares de Paris datavam do século XVII, quando foram abertos no lugar de antigas fortificações, como monumentos arquitetônicos destinados a satisfazer o olhar do *promeneur*. Haussmann deu-lhes o caráter de grandes artérias, para atender ao tráfego pesado e articular os principais terminais de circulação da força de trabalho e das mercadorias no centro comercial.

Outra grande novidade urbanística difundida por Haussmann foram as praças abertas ao grande público, concebidas como núcleos de verdor ou pulmões localizados em lugares cênicos de tráfego. Até então, e sobretudo na Inglaterra onde pontificavam os principais paisagistas, as praças vedadas eram reservadas ao desfrute ou lazer exclusivo da aristocracia¹⁷⁴.

Planos esses que Haussmann concretizou, mas um outro projeto ambicioso foi implantado como início da reforma em 1859¹⁷⁵. Uma transformação completa do centro parisiense, uma nova série de aparatos, mudaria a cara da cidade: rede de esgotos, iluminação a gás, para afastar os perigos da noite e os gatunos, construção de um sistema de abastecimento de água, construção de aquedutos, a implantação de serviço de transporte, a abertura de parques e construções de edifícios públicos, tudo no intuito de sanear e melhorar esteticamente e funcionalmente a urbe.

Para se colocar em prática o projeto modernizador, a velha Paris foi ao chão, fez-se chegar à era das demolições. A cidade de Paris seguiu três princípios básicos: circulação entre os bairros, eliminação da insalubridade e trazer de volta o valor dos monumentos. A reforma criou avenidas amplas e retilíneas, facilitando o fluxo tanto de pessoas como do transporte de mercadorias, acabando com os emaranhados de becos e ruelas, com a construção de praças para o passeio da burguesia que retorna ao centro após o processo reformador.

¹⁷⁴ BRENCHIMOL, Jaime Larry. Pereira Passos: Um Haussmann Tropical: A revolução urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração 1992. p.193.

¹⁷⁵ BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas III: Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo*. Trad. José Carlos Martins Barbosa e Hermeson Alves Baptista. São Paulo. Ed Brasiliense. 2000. p. 85 – Foi utilizado a datas que Benjamin utiliza, pois em muitos artigos que puder ler e pesquisar a data de início das obras se confunde com a data do início do mandato do prefeito parisiense.

Com a reconstrução da cidade, houve mudanças consideráveis para a sociedade parisiense e que serviu como fonte de inspiração para diversas outras nações. A expulsão das classes operárias do centro de Paris, o saneamento e o fim dos focos de doenças fez da capital francesa um exemplo para o mundo. A transformação das ruelas em grandes avenidas, os prédios insalubres dão lugar a prédios públicos, a praças e a bulevares, faz renascer uma nova cidade.

Os bulevares de Napoleão e Haussmann criaram novas bases — econômicas, sociais, estéticas — para reunir um enorme contingente de pessoas. No nível da rua, elas se enfileiravam em frente a pequenos negócios e lojas de todos os tipos e, em cada esquina, restaurantes com terraços e cafés nas calçadas. Esses cafés, como aquele onde os amantes baudelaireanos e a família em farrapos se defrontaram, passaram logo a ser vistos, em todo o mundo, como símbolos de *la vie parisienne*. As calçadas de Haussmann, como os próprios bulevares, eram extravagantemente amplas, juncadas de bancos e luxuriosamente arborizadas. Ilhas para pedestres foram instaladas para tornar mais fácil a travessia, separar o tráfego local do tráfego de longa distância e abrir vias alternativas para as caminhadas. Grandes e majestosas perspectivas foram desenhadas, com monumentos erigidos no extremo dos bulevares, de modo que cada passeio conduzisse a um clímax dramático. Todas essas características ajudaram a transformar Paris em um espetáculo particularmente sedutor, uma festa para os olhos e para os sentidos¹⁷⁶.

É seguindo o modelo Francês que as cidades brasileiras se “expiraram”, como vamos ver no caso do Rio de Janeiro. O Rio de Janeiro, antes da chegada do século XX, já se deparava com problemas similares aos das grandes cidades europeias, relacionados com a infraestrutura, pobreza, sujeira, doenças e epidemias. É da chegada da família Real até a sua partida da antiga capital brasileira que houve um crescimento considerável no número de habitantes na região¹⁷⁷. Com esse crescimento populacional, houve uma preocupação com a melhoria da cidade, que se concentrou de início em obras públicas variadas (canais, pontes, drenagens, abastecimento de água etc.), mas que a partir de 1860 essas despesas foram jogadas para a manutenção da estrada de Ferro Pedro II em 1865¹⁷⁸. Ainda com relação aos gastos e com os problemas da capital federal, notava-se que os gastos com a saúde ocorriam de forma diferenciada¹⁷⁹. Neste momento é que os cortiços surgiram como os irradiadores de

¹⁷⁶ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriantti. São Paulo. Ed. Companhia das letras. 1986. p. 147.

¹⁷⁷ Idem, 1990. p. 50.

¹⁷⁸ CARVALHO, Op. Cit. p. 280.

¹⁷⁹ Os gastos com saúde pública apresentam grande variações. Explica-se o fenômeno por dependerem dos surtos de epidemias. O grande pico da curva está na década de 1850, quando surgiram as primeiras grandes epidemias de febre amarela e de cólera. Ao final do período, novamente voltaram as epidemias, exigindo gastos maiores do governo central. O gasto normal com saúde pública era absorvido pelo saneamento e assistência à saúde na Corte e pelas inspetorias de saúde dos portos. In.: Idem. p. 282.

epidemias. É a partir de 1850, com o acréscimo destas moradias no centro carioca que tais residências terminaram sendo vistas tanto como um problema para o controle social dos pobres, quanto como uma ameaça para as condições higiênicas da capital carioca¹⁸⁰.

A demolição dessas habitações foi a forma encontrada para resolver o problema, isso durante o século XIX. Um exemplo que ficou bastante conhecido pelos cariocas da época, foi o caso do cortiço Cabeça de Porco, que foi demolido diante de mandato judicial e com a presença do prefeito da época, Barata Ribeiro¹⁸¹. Mesmo com as políticas de demolição no século XIX, os problemas estruturais da cidade, a falta de saneamento, a higiene precária, as doenças e a população pobre transcenderam para o Rio de Janeiro do século XX. Com a chegada do novo século, apresentou-se um novo palco para antigos embates. A Capital Federal Brasileira precisava se adequar as novidades que se encontrava pelo mundo, desta forma, tanto a cidade quanto o Porto do Rio de Janeiro foram escolhidos para ser o ponto de partida da modernização no Brasil.

Na primeira década do século passado, houve uma elevação da população no centro do Rio de Janeiro que fez alterar a sua composição dos habitantes em termos de número, étnica e de espaços ocupados, além de ter lançado no mercado de trabalho a mão de obra que antes era escrava, pois houve um êxodo das regiões cafeeiras para o centro urbano e um acréscimo na imigração, principalmente de portugueses¹⁸². Esse novo contingente populacional que se agrupava na urbe carioca constituía-se, em sua grande maioria, por pobres que não tinham condições de pagar um lugar descente para morar, alugando pequenos cubículos dentro dos antigos casarões imperiais¹⁸³ e em cortiços, que não dava a mínima condição de vida e em péssima situação sanitária, locais normalmente degradantes, mas que, para a massa desprovida financeiramente, tornava-se o único lugar para fazer a sua moradia.

As doenças como malária, tuberculose, lepra, febre amarela e a varíola espalhavam-se pela região portuária e o centro da cidade, afetando a todos os que conviviam na região, sendo que quem mais sofriam eram os estrangeiros, fazendo com que o Rio de Janeiro recebesse o nome de “o tumulto dos estrangeiros¹⁸⁴”. Essas pestes impregnavam a região portuária carioca prejudicando a economia e o prestígio do porto. Salvo os riscos das doenças, existia outro

¹⁸⁰ CHALHOUB, Op. Cit. p. 31.

¹⁸¹ Idem. p. 15-17.

¹⁸² CARVALHO, José Murilo. OS bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo. Ed. Companhia das letras. 2015. p. 16

¹⁸³ SEVCENKO, Nicolau. A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes. São Paulo. Ed Brasiliense. 1984. p. 58.

¹⁸⁴ SEVICENKO, Op. Cit. p. 46-48.

empecilho que fizeram muitas vezes os navios estrangeiros se afastarem do porto do Rio de Janeiro, era o fato de que o próprio porto e a cidade não comportava a demanda das embarcações modernas, sendo elas comerciais ou turísticas, além do fluxo grande, tanto por mar, quanto por terra, que não se conseguia dar conta, uma vez que existiam diversos problemas estruturais dentro da cidade como Sevcenko afirma:

Os antigos cais tinham pouca profundidade e não permitiam que as grandes embarcações e os modernos transatlânticos os abordassem diretamente, devendo permanecer ancorado à distância e transferir suas mercadorias por um complicado sistema de transbordo por embarcações menores, ao mesmo tempo precário, lento e extremamente oneroso. Ademais quando chegava em terra firme, as mercadorias teriam que atravessar a cidade para ser destinadas às linhas de trem que as remeteriam para outros pontos do território nacional, o que não era menos complicado numa cidade cuja estrutura viária ainda provinha em grande parte do período colonial, toca composta de vielas tortuosas, onde fatalmente os caminhões precisariam fazer complicadas manobras de recuo toda vez que se deparasse com veículos de tração animal, visto que não haveria espaço para ambos no vão apertado das múltiplas ruelas¹⁸⁵.

Os problemas estruturais da cidade dificultavam o funcionamento da mesma, como o próprio Sevcenko descreve as ruas do Rio de Janeiro, sendo elas tortuosas e estreitas, faz lembrar em muito as ruas de Paris antes das reformas de Haussmann, como também as ruas do bairro portuário recifense. Outro problema da região, segundo a sociedade da época, era que as ruas próximas ao porto encontravam-se repletas por uma população bem diversa¹⁸⁶.

É no meio desses problemas estruturais que o presidente da República, Rodrigues Alves, que mesmo antes de ser eleito já falava que estava em primeiro plano o saneamento da República¹⁸⁷, nomeou algumas pessoas para ajudar a resolver o problema da cidade, sendo que dois deles se destacaram nesse processo, Pereira Passos e Oswaldo Cruz. Com as nomeações, ocorreu o bota abaixo e a vacinação compulsória, elementos que mudaram a cara e os ânimos na Capital Federal. A vacinação imposta pelo médico sanitário Oswaldo Cruz foi feita de forma extremamente rigorosa, pois o Rio de Janeiro passou por um surto em 1904, logo quando ocorreu a nomeação de Oswaldo Cruz, contabilizados 1800 casos de internação e

¹⁸⁵ SEVCENKO, Nicolau. *O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso*. In. SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada do Brasil 3 – República: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo. Ed. Companhia das letras. 2006. p. 22.

¹⁸⁶ ex-escravos, biscateiros, carroceiros, vendedores de perus, de vísceras, de leite retirado diretamente da vaca, trapeiros, rezadeiras, tatuadores, entre outros. In.: AZEVEDO, Op. Cit, p. 62

¹⁸⁷ BRENCHIMOL, Op. Cit. p. 200

diversos mortos. Por essa situação tornou-se imprescindível a vacinação da população e essa ação teria que acontecer de qualquer forma¹⁸⁸.

A imposição da vacinação terminou gerando conflitos entre a população e o Estado. Após alguns dias do início da vacinação compulsória, deram-se os embates entre população e governo, conflitos nas ruas eram inevitáveis e nesses embates quem mais sofria era a população menos abastada, pois a ferocidade utilizada para a vacinação não tinha tamanho. Os confrontos se tornam mais duros aos passar dos dias, a violência aumentou e no decorrer das contendas parece que se esqueceu do motivo a qual se lutava, a vacinação, pois as lutas começavam a ficar mais ferozes, com utilização de balas, garrafas, latas vazias, pedras, pedaços de pau, que comumente eram vistos nos confrontos e, em seguida, começou a utilização de bombas de dinamite. Como já havíamos falado, foi a população que saiu perdendo, pois, mesmo com a resistência, a vacinação é posta em prática.

Seguindo para a estruturação da cidade, esta ficou a cargo do prefeito Pereira Passos que, mesmo antes de assumir, já havia falado com Rodrigues Alves que tinha uma condição: a plena liberdade para fazer o que fosse possível¹⁸⁹ e que foi aceita. A polícia de melhoramento da cidade foi feita em dois frentes¹⁹⁰ e, logo em seguida, instaurou-se a ditadura do “bota abaixo”¹⁹¹, na qual ninguém teve o direito de nada; os casarões imperiais foram indenizados, mas os inquilinos saíram sem nada.

“...uma verdadeira cruzada com o objetivo de reformar, higienizar e destruir os espaços urbanos insalubres da Capital Federal. Além do mais, fazia-se necessário livrar-se dessas habitações que impediam o livre fluxo, indispensável para a circulação de uma cidade moderna. Esse período representou uma mudança do pensamento médico que tinha os espaços da cidade como objeto. Os problemas urbanos passaram a ser associados às

¹⁸⁸ BRENCHIMOL, Op. Cit. p. 12-19 - as discursões sobre os planos de vacinação circulavam entorno de que foram implantados em países da Europa sendo bem sucedido e questionam por que no Brasil não daria certo e com isso foi colocado em pratica em todo o país o plano, principalmente na capital federal.

¹⁸⁹ SEVCENKO, 1984, Op. Cit. p. 51 – A plena liberdade que o Presidente Rodrigues Alves dar a Pereira Passos é não ter problemas com orçamento, materiais e não sofrer embaraços para qualquer ação que ele propunha. Foram dados esses poderes no dia 29 de dezembro de 1904 o ano que assumiu a prefeitura, os poderes eram tão grande que parecia ser tirânico, tirando assim as condição de defesa da comunidade.

¹⁹⁰ AZEVEDO, André Nunes de. *A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana*. In. Revista Rio de Janeiro, n. 10, maio-ago. 2003. Disponível on-line em: < http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_10/10-AndreAzevedo.pdf > último acesso em: 22/04/2015. p. 40/41 – Um voltado para a reforma do porto com intuito comercial, aumentando a lucratividade, importações e exportações, o turismo entre outros e o outro de Pereira Passos, que é a higienização da cidade e modernização, igualmente o que foi feito em Paris.

¹⁹¹ SEVCENKO, Op. Cit. 2006, p. 23

questões sociais típicas das populações que viviam em aglomerações: alcoolismo, criminalidade, falta de moradia, desemprego, etc.”¹⁹²

As influências da reforma de Paris estavam claras nas ações do prefeito do Rio de Janeiro, na tentativa de eliminar as mazelas da urbe carioca, deixando o lugar livre da sujeira, das doenças e da pobreza¹⁹³, apta a receber as “pessoas de bem”, igualmente como foi feito em Paris. As antigas ruelas e becos somem na paisagem carioca, amontoados de escombros começam a surgir no lugar das residências e a população, que vivia nessas localidades, começou a se mudar para os morros mais próximos. Após o processo modernizador e devastador que a cidade do Rio de Janeiro passou, fez-se necessário mudar a estrutura da cidade e os costumes da sociedade carioca, isto é, houve uma “modernização” dos costumes, as práticas sociais foram se europeizando, como o centro da cidade, não dando espaço para as práticas da população mais humildes. Agora, existe uma nova Capital Federal feita através da engenharia e da medicina.

Como acabamos de ver o processo de modernização da Capital Federal brasileira, partiremos para o cerne de nossa dissertação, o caso do Recife, que não ocorre em toda a extensão de sua cidade, como já foi discutido, mas em dois pontos principais, o bairro e o porto do Recife. Para adentrarmos nos acontecimentos que ocorreram na capital pernambucana, precisaremos focar em duas perspectivas: como se encontrava a economia do estado, como é que foi se estruturando para poder arcar com a modernização e o saneamento e os trabalhos iniciais, as primeiras obras feitas durante o ano de 1909, como também o processo de construção do novo projeto de saneamento da cidade.

O segundo capítulo explorará esses dois aspectos, construindo de uma melhor forma para o leitor entender o que acontecia dentro de Pernambuco da forma econômica e em seguida dentro da cidade do Recife. Com relação às obras, mas em especial para os frequentadores do Bairro de São Frei Pedro Gonçalves, que de início não perceberam claramente as obras até ela surgir de forma clara aos olhos da população, como também a participação de Saturnino de Brito e seus estudos para a construção do novo projeto de saneamento e as preparações para as obras. Seguindo essa perspectiva, partiremos para a segunda parte desta pesquisa.

¹⁹² MIRANDA, Op. Cit. p. 157.

¹⁹³ Idem. p. 157. IN. CLIO N. 20

3 A ECONOMIA PERNAMBUCANA E AS OBRAS DE 1909

Como vimos no primeiro capítulo, uma das características da cidade e do bairro do Recife, no início do século XX, era o seu cotidiano agitado que se dava pelo grande fluxo de pessoas nas ruas, dos caminhões que passavam nas ruas estreitas e sinuosas e do grande comércio que fazia movimentar a cidade. Outros motivos que faziam com que tivesse movimentação na cidade eram os problemas relacionados à higiene e à segurança pública, dois pontos que sempre surgiam nas páginas dos jornais, com cobranças de melhorias nos serviços aos órgãos responsáveis.

Por sempre haver problemas na cidade, em muitos momentos aparentava que o melhoramento desta urbe não aconteceria. Baseando-nos no cofre do Estado da época, que não estava financeiramente bem, como já foi brevemente falado no capítulo anterior, é que entendemos um pouco a angústia dos recifenses do início do século passado. O Estado, mesmo passando por aperto econômico, fez um empréstimo para garantir as obras de saneamento da cidade. Já com relação ao dinheiro para o melhoramento do porto e da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, encontrava-se garantido. Neste segundo capítulo, nos debruçaremos sobre os aspectos econômicos que antecede o empréstimo, os tipos da economia do Estado, investimentos em estrada de ferro, indústria açucareira e industrialização, como também no início das obras, que foram de grande importância econômica e estética para a cidade.

3.1 A SITUAÇÃO ECONÔMICA DO ESTADO DE PERNAMBUCO

O cenário econômico do Estado de Pernambuco no primeiro ano, sob a administração de Herculano Bandeira, encontrava-se economicamente estável, mas não estava boa, pois ainda se sentia forte os efeitos deixados pelas gestões passadas. Nas páginas dos jornais da época, anunciava-se que dias piores viriam: “as condições econômicas de Pernambuco são bastante precárias e muito mais precárias o serão em breve tempos¹⁹⁴”, fazendo referência a alguns problemas os quais o governador já enfrentava dentro do seu governo, que acabara de

¹⁹⁴ CORREIO DO RECIFE, 02 de março de 1909. p. 1.

se iniciar e não conseguia resolver. Herculano Bandeira, ao assumir o governo, em abril de 1909, fez constar pelo órgão oficial que iria fazer com que o Estado entrasse em uma época de grandes economias, fazendo-se para isso elevados cortes nas despesas públicas, como a redução de empregos inúteis e diminuição de vencimentos dos que eram excessivamente remunerados. Alguns atos foram, a princípio, praticados nesse sentido, mas cessaram em absoluto desde que desapareceram os motins que havia relacionados à gestão atual e à anterior.

Já que Herculano Bandeira não conseguiu sustentar o seu plano de governança, semelhante ao de Nilo Peçanha¹⁹⁵, nem manter em prática os seus objetivos, fez uma política econômica similar à que já vinha sendo feita pelos seus antecessores. Pela falta de pulso para manter o seu projeto político, o governador se viu em uma situação em que o empréstimo surgia como uma solução, uma vez que os cortes necessários não foram feitos. Com relação ao empréstimo, o Estado deparava-se em uma situação complicada por não possuir mais crédito, desta forma, contrair um empréstimo era uma hipótese que seria de pior consequência para o futuro de Pernambuco, situação que não era admissível. Assumir o risco e conseguir um novo crédito era considerado, no momento, uma calamidade, segundo a perspectiva do povo pernambucano, porque iria-se aumentar a já pesada quota de imposto que todas as classes pagavam aos cofres do tesouro público.

Para melhor explicar a situação econômica de Pernambuco em 1909, achamos necessário nesta dissertação retornar um pouco no tempo, para explanar as formas de rendimentos econômicos que o Estado tinha durante o século XIX, com o açúcar, a construção das linhas férreas, a industrialização que se prolonga para a República. Tudo que foi citado anteriormente apresenta-se com importância para podemos adentrar na questão estudada, a economia do início do século XX, esclarecendo o motivo, falado constantemente pela população do período, de que a reforma do porto tiraria Pernambuco da obscuridade.

¹⁹⁵ Nilo Peçanha era o vice-presidente da República em 1909, que quando assumiu a presidência do Estado do Rio, encontrou-o assoberbado das mais difíceis condições econômicas. Entretanto, em três anos de governo, o jovem estadista conseguiu equilibrar as finanças de sua terra, o que alcançou não contraindo empréstimo, nem aumentando impostos, (e teve um conhecido lema - *nem mais impostos, nem mais empréstimos*), ele conseguiu diminuindo tanto quanto possível as despesas públicas, sem se inquietar com as reclamações dos prejudicados e muito menos com mesquinhos interesses de uma sórdida politicagem. CORREIO DO RECIFE, 02 de março de 1909. p. 1.

3.1.1 A dificuldade econômica do estado: A posição do açúcar no país

Desde o período colonial, o Recife (Pernambuco) estendia as suas influências às áreas circunvizinhas, aos outros estados, que atualmente é o Nordeste brasileiro. Entretanto, é durante o século XIX que Pernambuco se fez a partir de uma indústria açucareira que liderava as exportações brasileiras e exemplificou bem os problemas da indústria nacional neste período. Sendo a cana de açúcar seu principal produto de exportação, constituindo-se este igual a qualquer outro produto mundial, enfrentou dificuldades como a queda dos preços e uma dura concorrência. Não sabendo lidar com tal tipo de situação, a economia veio a estagnar¹⁹⁶. Esse declínio econômico começou se acentuar com a crescente competição dos cultivadores estrangeiros, que fez baixar o preço do açúcar no mercado internacional e cortou o valor das exportações do Nordeste pela metade¹⁹⁷. Pernambuco exportava quase toda sua produção, só o mercado internacional absorvia cerca de três quartas partes do açúcar pernambucano¹⁹⁸, fazendo com que houvesse uma dependência com o mercado internacional. A relação que existia era de mão dupla, pela venda dos produtos pernambucanos e a necessidade de importar produtos manufaturados, pois o país não produzia produtos que pudessem suprir as suas necessidades por tais artigos.

A situação econômica do Estado de Pernambuco, durante a segunda metade do século XIX, tende a ter novas dificuldades com o surgimento de concorrência no mercado externo mundial na venda do açúcar. Países como Cuba, Guiana Inglesa, Martinica Guadalupe, Peru, Ilhas Maurício, Java, Queensland, Filipinas, Havaí Porto Rico, México, Argentina e a Luiziana, nos Estados Unidos, que estavam produzindo açúcar a partir da cana, além da França, Alemanha, Áustria-Hungria, Rússia, Holanda, Bélgica, Itália, Dinamarca, Suécia, EUA, com a produção da sacarose a partir da beterraba¹⁹⁹, tornam-se concorrentes diretos do açúcar brasileiro e, em especial, ao pernambucano.

¹⁹⁶ EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. The sugar industry in Pernambuco. Modernization without change. 1840-1910. PHD thesis, Columbia Univ. New York, 1969. Berkley, Univ. of California, 1974. p. 41.

¹⁹⁷ LEVINE, Op. Cit. 1980. p. 57.

¹⁹⁸ EISENBERG, Op. Cit. p. 41.

¹⁹⁹ Os anos e a produção de cada país não foram abordados nesse trabalho porque a ideia é fazer um breve levantamento da situação econômica do estado de Pernambuco, não cabendo aqui uma análise dessa maneira. Mas a produção em toneladas dos países citados pode ser encontrada com melhor detalhamento In.: EISENBERG, Op. Cit. p. 258/261.

Dentro do país houve uma hegemonia recifense consolidada que se ampliou com a substituição da navegação à vela pelos navios a vapor, cujos tamanhos e calados aumentaram, não podendo ancorar nos portos menores como o de Cabedelo, de Maceió, ou o de Fortaleza²⁰⁰. Foi por volta da década 1870 que ficava clara a situação do porto do Recife, de não poder acomodar embarcações de grande porte por ser, relativamente, raso. Na Preamar, sua profundidade atingia sete metros, o que não era muito profundo, fazendo com que os navios maiores fossem forçados a ancorar fora da barra, exigindo o uso de diques flutuantes e *ferry-boats* para a carga e descarga, além do embarque e desembarque de passageiros²⁰¹. No ancoradouro entravam apenas os vapores que não tinham grande calado, a exemplo dos que pertenciam às frotas das companhias Loídes Brasileiro, Chageurs Reunis (do Havre), Haburgêses austríacos, entre outros, sendo alguns com 2 chegando até 3.000 toneladas de lotação²⁰². Havia também no bairro portuário uma ausência de uma rede interna de transporte, moderna e integrada, a serviço da região, constituindo-se uma dificuldade para a entrada e a saída de produtos.

A pouca profundidade do porto de Recife nunca foi problema para se dar vazão aos produtos de exportação, até o aparecimento das embarcações de grande calado e de metal, que por ele passaram, mesmo nos anos de maior safra²⁰³. É forçoso confessar que o seu melhoramento, que já chegou a ser cogitado e iniciado com algumas obras durante o século XIX, tiveram que parar por desarranjos financeiros, relacionados às empresas que deviam ter feito o procedimento. Essas obras constituíam, para a época, uma aspiração geral, entre os nacionais e os estrangeiros, para concorrer e dar maior desenvolvimento à riqueza pública do Estado.

No meado do século XIX, houve uma modificação na forma de transportar os seus produtos dentro do Estado. A partir do ano de 1855, dá-se o início da construção da estrada de ferro Recife-São Francisco²⁰⁴, em direção ao sudoeste. A ferrovia foi a segunda estrada de ferro do Brasil; tendo os governos imperial e provincial garantido a linha férrea²⁰⁵ “7%²⁰⁶ do

²⁰⁰ BERNARDES, Denis e PERRUCCI, Gadiel. *Recife: O Caranguejo e o Viaduto*. Recife: Ed. Universitária, 1996. p. 48.

²⁰¹ LEVINE, Op. Cit. p. 87.

²⁰² VIANNA, Op. Cit. p. 86.

²⁰³ Idem. p. 89.

²⁰⁴ A estrada de Ferro estava a cargo da companhia britânica Recife & S. Francisco Railway que mais tarde, no ano de 1900, foi arrendada pela Great Western of Brazil.

²⁰⁵ BERNARDES, Op. Cit. p. 69.

²⁰⁶ Segundo Benévolo não foi inicialmente dado os sete por cento e sim um processo gradativo que se inicia em “1852 (lei da garantia de juros de 5% ou lei Gonçalves Martins) e 1873 (garantia até 7%), houve os regulamentos gerais de 1874 (sobre a lei de 1873) , de 1878 (sobre as leis de 1852 e 1873), de 1880

seu capital em um monopólio de 90 anos²⁰⁷”. A locomotiva, conforme se pode ver na imagem (3), foi a que rodou na estrada de ferro Recife-São Francisco, que tinha uma bitola de 1,60mts e raio de curvatura de 1,50mts, e a inauguração da linha férrea, que ocorreu no dia 8 de fevereiro de 1859²⁰⁸, é o marco para a expansão das ferrovias no Estado.

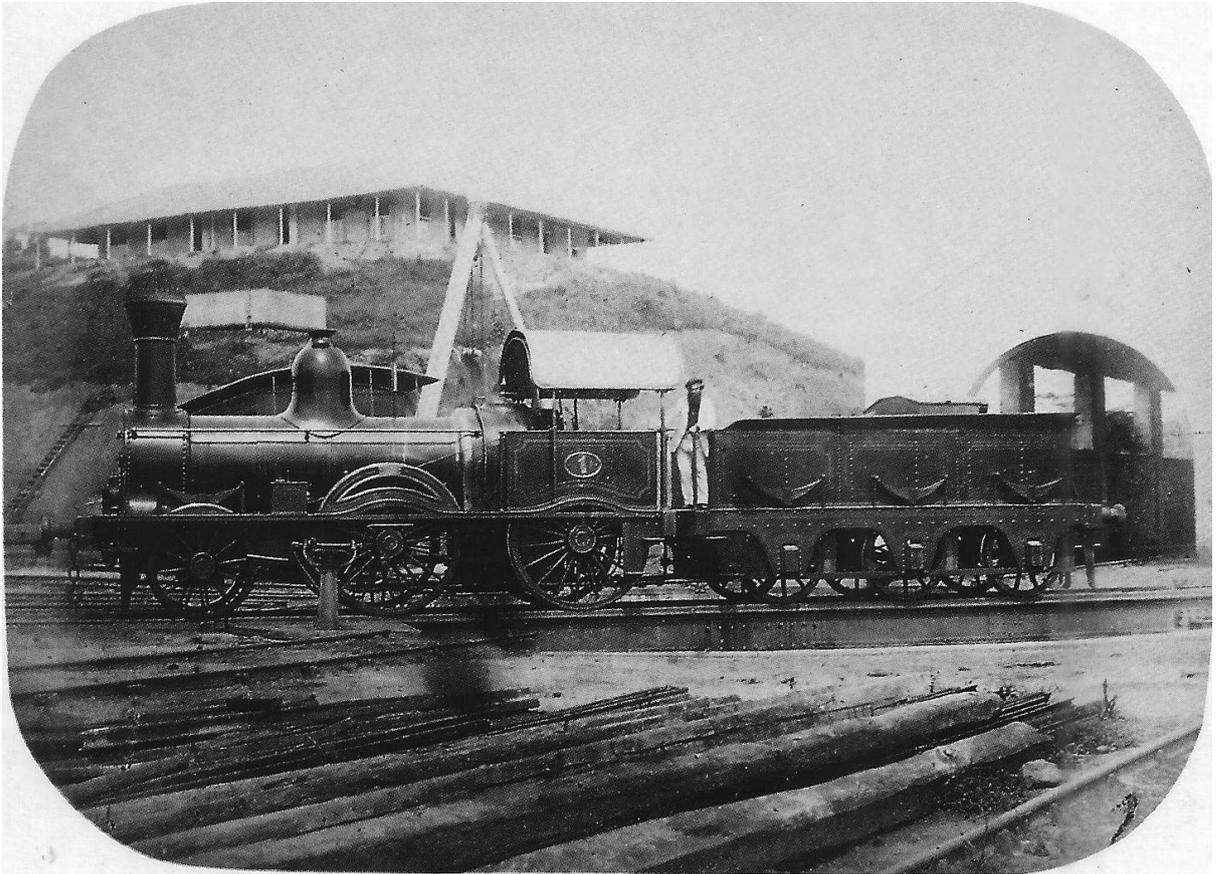


Imagem 2 - Primeira locomotiva a circular no estado de Pernambuco 1855²⁰⁹.

A rede ferroviária começou a se expandir e ganhar espaço a partir de 1858 dentro da economia pernambucana, por já ligar o Recife ao interior do estado. Formas tradicionais de transporte, topas de mulas e barcaças, logo foram suplantadas pelas ferrovias²¹⁰. Neste período, houve uma polarização dos ramais ferroviários, que vieram favorecer Pernambuco de

(regulamentação geral das cláusulas concessionais)”. In.: BENÉVOLO, Ademar. *Introdução a História Ferroviária do Brasil*. Recife: Folha da Manhã, 1953. p. 112/113.

²⁰⁷ Doze anos depois nada se fizera, e a lei de 26 de junho de 1852 aumenta para 90 anos o prazo do monopólio, assegurando ainda a companhia concessionária a garantia de Juros de 5% ao ano sobre o capital empregado. Este prazo máximo de 90 anos era inicialmente atribuído apenas às estradas de maior importância, concedidas pelo governo da corte; E. F. Recife ao S. Francisco (1852). In.: BENÉVOLO, Op. Cit. 1953. p. 138.

²⁰⁸ FERREZ, Gilberto. *Velhas fotografias pernambucanas 1851-1890*. Rio de Janeiro: Ed. Campo Virtual. 1988. p. 75.

²⁰⁹ Idem. p. 75.

²¹⁰ “Como resultado do desenvolvimento ferroviário, logo os trens estavam transportando três quartos de todo açúcar remetido para Recife e tinha eliminando, virtualmente, as caravanas de animais de carga que moviam menos de 5% da safra de 1885” In.: EISENBERG, Op. Cit. p. 72/73.

forma direta e indireta, já que ligavam as cidades mais afastadas produtoras ao porto do Recife²¹¹.

As estradas férreas convergiam para o Recife, sendo o ponto de convergência comum para a grande maioria das linhas²¹². Pernambuco assumiu uma postura de destaque à medida que ia impondo a sua liderança às regiões, aos estados vizinhos²¹³. Para que o açúcar pudesse chegar ao porto do Recife, havia dois curtos e um complicado transporte para que o produto estivesse a bordo dos navios, rumo à Europa, aos Estados Unidos ou ao sul do Brasil, porque a linha Recife and San Francisco terminava no forte das Cinco Pontas, que se encontrava a uma distância de um quilômetro dos armazéns e das docas oceânicas na ilha do Recife, gerando, assim, mais custos de transporte e de carregamento dos produtos²¹⁴. Mesmo com as dificuldades que foram apresentadas, o porto Pernambucano tornou-se o ponto final de várias linhas de estradas de ferro que atravessavam a Zona da Mata e o Agreste, o que fez com que criasse uma esfera pernambucana de influência ainda durante o século XIX²¹⁵. No início do século XX, a ferrovia ligava a capital pernambucana ao Sul, a Alagoas (a “Great Wester”, com 193km), ao São Francisco (“E. F. do Recife ao São Francisco”, com 125km), ao oeste (“E. F. Central de Pernambuco”, com 180km) e ao norte, até a Paraíba (“Great Wester” com 83km, até Limoeiro diversos ramais), ao Norte até Natal, construindo assim sua área de atuação²¹⁶, como podemos ver no mapa (2).

Com relação à economia do Nordeste nesse determinado momento, notava-se que os Estados Nordestinos lutavam uns contra os outros pelos socorros federais, principalmente, os produtores agrícolas. Os Estados disputavam o controle de determinadas regiões para se criar uma área de influência que os fizessem se abastecer de mercadorias e, economicamente, pelas taxas de transporte e comercialização dos produtos. O controle de regiões insoladas era disputado por Pernambuco e outros estados: “Bahia e Pernambuco pleiteavam ambos a região de Petrolina, no São Francisco; Pernambuco e Alagoas, a zona entre Paulo Afonso e Bom Conselho; Paraíba e Pernambuco contendiam pelos produtos do sertão oriental e central²¹⁷”.

²¹¹ BERNARDES, Op. Cit. p. 48.

²¹² Segundo Marx “A burguesia submeteu o campo à dominação da cidade. Criou cidades tentaculares, aumentou maciçamente a população das cidades em relação à dos campos e, portanto, arrancou uma parte expressiva da população do embrutecimento da vida rural”. MARX; ENGELS. Op. Cit. p. 31.

²¹³ Segundo SINGER, Op. Cit. p. 316. “Deste modo, a ferrovia interligava Recife, desde 1901, com a Zona da Mata e Agreste de Pernambuco e de dois Estados limítrofes: Alagoas e Paraíba. Posteriormente a área sob a influência de Recife foi expandindo-se, até atingir todo Nordeste, de Alagoas até o Maranhão”.

²¹⁴ EISENBERG, Op. Cit. p. 76.

²¹⁵ LEVINE, Op. Cit. p. 131.

²¹⁶ SINGER, Op. Cit. p. 316.

²¹⁷ LEVINE, Op. Cit. p. 133.

Pernambuco fazia estender as suas influências econômicas pelas linhas férreas aos estados como o Piauí, Ceará e Paraíba, mas ao mesmo tempo sentia a pressão que outros estados fronteiriços exerciam sobre os limites do estado. Em 1890, uma proposta para a construção de uma linha ferroviária de Imperatriz, em Alagoas, na parte oeste do rio São Francisco, encontrou oposição da Associação Comercial do Recife, afirmando que a construção dessa estrada drenaria o comércio de Alagoas e da Bahia²¹⁸.



As linhas ferreas das DOCAS DO PORTO DO RECIFE estão connexadas á rede ferro-viarla da THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY LIMITED, servidora não só ao Estado de Pernambuco, como, tambem, aos do Rio Grande do Norte, Parahyba e Alagoas — fazendo, com esta, trafego mutuo.

Mapa 2 - Mapa do sistema ferroviário e as zonas do alcance das linhas ferreas pernambucanas no início do século XX²¹⁹.

Por conta da ampla concorrência que se inicia entre os estados nordestinos pelo escoamento das produções de açúcar e outros produtos agropecuários, as linhas férreas

²¹⁸ LEVINE, Op. Cit. p. 134.

²¹⁹ Revista Porto do Recife. 1933. Ano 1. Número 1. p. s/n.

deixam de ser tão rentáveis quanto antes, além de contar com a baixa profundidade do porto que faz com que houvesse uma diminuição dos rendimentos. Eisenberg pode nos deixar alguns dados os quais mostram que a concorrência no mercado internacional fez com que caísse o valor do produto, mas não a produção²²⁰. No primeiro decênio do século passado, houve um aumento de negociação para o mercado interno, o que fez com que o estado ainda conseguisse sobreviver economicamente, já que o principal produto pernambucano era o açúcar e outros produtos agrícolas. Mesmo que Pernambuco já tivesse um pequeno parque industrial, já no final do século XIX, não era de grande expressão para a economia local.

3.1.2 A industrialização pernambucana

Os produtos agrícolas, em especial a cana de açúcar, não foram os únicos empreendimentos pernambucanos. Nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século passado, houve uma diversificação nas atividades produtivas, que ocorreu com a criação de uma indústria local. Em sua maioria, os empreendimentos eram para a produção de bens de consumo não duráveis, focando na produção que se voltava para o mercado local²²¹. Essas perspectivas divergem do pensamento de Manoel Correia de Andrade, já que ele acredita que a industrialização de Pernambuco chegou com os engenhos banguês, que se disseminaram a partir do século XVI²²².

Durante o os últimos decênios do século XIX, havia uma grande variedade de produtos sendo produzidos por diversas fábricas em todo o estado. A cidade do Recife contava com fabricas de alimentos (fábrica de vinagre, chocolate, azeite, macarrão), bebidas (fábrica de licores, vinhos limonadas, cerveja), roupas (fábrica de chapéus, camisas), utensílios (colchões, pianos, vassouras, caixas de papelão), de artigos de limpeza (fábrica de sabão), de meio de transporte (fabrica de carro de passeio, de carroças), sem contar com as

²²⁰ EISENBERG, Op. Cit. p. 41-58.

²²¹ BERNARDES, Op. Cit. p. 49.

²²² Analisando-se o processo de industrialização na Região Metropolitana do Recife, pode-se ver que as primeiras fabricas ai implantadas foram os engenhos de açúcar, chamados de banguês, que se disseminaram a partir do século XVI, com a colonização, pelos vales do Beberibe, do Capibaribe, do Jaboatão, do Pirapama e do Paratibe; em seguida, surgiram as indústrias mecânicas, ligadas à manutenção do funcionamento desses engenhos. Só no século passado surgiram as primeiras tentativas de implantação de indústrias têxteis, como a que pertencia ao político Gervásio Pires Freitas, e de beneficiamento de couros peles. Indústrias que surtiram sem qualquer planejamento, implantadas em pontos considerados favoráveis pelos seus proprietários, não consultando os interesses da população da área. ANDRADE, Manoel Correia de. *Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida*. Recife: EDUFEPE, 1979,p. 33.

fábricas de charutos e fumo e de envernizar couros²²³. A quantidade de fábricas, ao passar dos anos, tende a crescer, como podemos ver no (Quadro 14). Nota-se que a proporção de seu crescimento, durante o século XX, é elevada, se compararmos os anos de 1900 a 1909 com os de 1910 a 1919, e se torna muito maior entre os anos de 1920 a 1929, como podemos atestar pelo quadro 14. Entre os ramos que se destacam durante esse processo de expansão industrial, os de gêneros alimentício e o têxtil tem um maior desenvolvimento e expansão (Quadro 15)²²⁴, mesmo que, diferentemente do de alimento que cresce rapidamente, o têxtil tem um crescimento mais lento, sendo que ele cresce mais que o de extrativismo de produtos minerais.

Quadro 14			
Número de empresas industriais instaladas em Pernambuco			
<i>Antes de 1900</i>	<i>1900 a 1909</i>	<i>1910 a 1919</i>	<i>1920 a 1929</i>
113	33	99	345

Fonte: BERNARDES, Denis e PERRUCCI, Gadiel. *Recife: O Caranguejo e o Viaduto*. Recife: Ed. Universitária, 1996.

Quadro 15				
Tipos de empresas sobre o total				
<i>Tipos</i>	<i>Antes de 1900</i>	<i>1900 a 1909</i>	<i>1910 a 1919</i>	<i>1920 a 1929</i>
<i>Têxtil</i>	8	2	5	20
<i>Produtos Alimentícios</i>	31	17	30	116
<i>Extrativas de produtos minerais</i>	56	1	8	12

Fonte: BERNARDES, Denis e PERRUCCI, Gadiel. *Recife: O Caranguejo e o Viaduto*. Recife: Ed. Universitária, 1996.

É durante o mesmo período de industrialização do Recife que começou a se acentuar uma concentração de capital investido por estrangeiros em grandes obras públicas e no estabelecimento de vasta rede bancária²²⁵. Os imigrantes que vinham de Portugal estabeleciam pequenas fábricas no Recife e em seu entorno, enquanto algumas firmas mais prósperas foram, anos depois, continuadas pelo seu crescimento com o capital inglês,

²²³ SINGER, Op. Cit. p. 305.

²²⁴ BERNARDES, Op. Cit. 58-59. Os dois quadros são utilizados, mas não com todos os dados, pois estes avançam muito no tempo, afastando-se muito do tempo estudado. Outra informação que podemos dar sobre os quadros é a que o autor do mesmo apresenta em seu livro: “Não compreendidas 23 empresas cujas datas de instalação não foram declaradas”.

²²⁵ LUBAMBO, Op. Cit. p. 41.

tornando, por fim, brasileiras²²⁶. Normalmente, esses investimentos estrangeiros recebiam concessões ou taxas garantidas de lucro do governo brasileiro ou do estadual, muitas dessas firmas conseguiam a isenção dos impostos ou obtinham licença para importar equipamento e outros materiais sem pagar direitos à alfândega²²⁷.

Recife, durante o início do século XX, teve o seu crescimento industrial²²⁸, já que contava com um considerável potencial de mercado²²⁹ em sua área de influência e uma fraca expressão para a exportação²³⁰. A capital pernambucana se transformou na grande promessa de crescimento urbano-industrial ao norte de Rio de Janeiro²³¹. Mas no período da Primeira República, de 1903 a 1910 e de 1924 a 1930, houve crises econômicas que abalaram a economia exportadora de Pernambuco e, desta forma, viu-se outras vezes obrigado a ter o açúcar como seu principal produto, sendo que, dessa vez, voltando para o mercado interno²³². Todavia, questões intrigantes se colocam ao se verificar que uma séria crise abatia, fortemente, o mercado local do Recife (1903-1910)²³³.

Durante o período de 1901 a 1906, alguns desses anos corresponderam aos anos da crise econômica, temos uma queda da produção e dos rendimentos, sendo esses das sacas de açúcar produzidas e sacas exportadas. Em 1901, houve uma produção de 5.205.385 sacas e exportação de 3.119.435; em 1902, produziu 5.205.385 e exportou 2.279.287; em 1903, produziu 3.168.750 e exportou 364.816; em 1904, produziu 3.309.300 e exportou 131.108; em 1905, produziu 3.295.500 e exportou 629.108; por sua vez, em 1906, foram produzidos 4.675.500 e exportados 1.415.805. Pode-se notar a profunda queda que sofreu a exportação de açúcar que, comparada com a produção que se manteve mais estável, mostrou-se bastante

²²⁶ LEVINE, Op. Cit. p. 144.

²²⁷ LEVINE, Op. Cit. p. 144.

²²⁸ Segundo Andrade (1979. p. 33.) Existia uma problemática no processo de industrialização do Recife que é instaurado “Desde o início do processo de industrialização, começou também a ser intensificado o processo de poluição, com o lançamento de resíduos, de água servidas e de impurezas aos rios, criando sérios problemas às populações ribeirinhas. Poluição que provocaria o abastardamento dos rios e lhes tirava o caráter utilitário que possuíam nos primeiros tempos, como fontes de abastecimento de água às habitações, de alimento e de local de banho”.

²²⁹ Segundo Singer (1977. p. 317) de um ponto de vista puramente demográfico, este mercado local da indústria recifense pode ser considerado muito amplo. Os 5 estados – Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará – possuíam 3.414.651 habitantes em 1900, o que representava praticamente um quinto da população brasileira. Em 1920, as populações destes estados tinham aumentado para 5.951.057 habitantes, permanecendo a mesma proporção (um quinto) em relação à o país.

²³⁰ Andrade. Op. Cit. p. 88/89.

²³¹ BRANDÃO, Maria de Azevedo. *A regionalização da grande indústria do Brasil: Recife e Salvador na década de 70*. Revista de Economia Política Brazilian Journal of Political Economy. Vol.5, nº 4(20), 1985. Disponível em < http://www.rep.org.br/search.asp?txt_busca=Maria+de+Azevedo+ > Acesso em: 29 de dezembro de 2013. p. 88.

²³² LUBANBO, Op. Cit. p. 47.

²³³ Idem. p. 48.

abrupta pela sua instabilidade no movimento exportador. No ano de 1907, seguia a mesma queda nas exportações, não passando de 214.300 sacas²³⁴.

Com a crise na exportação do açúcar, sua mais forte indústria²³⁵, o mercado interno, era o caminho mais obvio a ser tomado, mas vender os produtos internamente não era tão rentável quanto o exportar. Mesmo Recife podendo contar com a sua rede de influência para negociar com outros estados a sua volta, estes tendo basicamente um quinto da população do país, não podia dispor de um mercado desenvolvido para a sua indústria. O problema se dava por grande parte dessa população estar no setor de subsistência, ficando fora da margem da economia de mercado²³⁶. Para essa economia não suprir as necessidades econômicas pernambucanas, há dois fatores primordiais: o primeiro, já falado, é que a grande maioria da população não faz parte dos consumidores, sendo assim, havia poucas pessoas absolvidas pela economia de mercado, e o segundo é o baixo poder aquisitivo dos que trabalhavam. O grande número de desocupados e semidesocupados faziam com que os empregadores tivessem uma grande quantidade de possível mão de obra²³⁷, desta forma, os salários dos seus empregados eram denigrados, mal dando para a sobrevivência física do trabalhador e da sua prole²³⁸.

Com relação aos trabalhadores fabris e do comércio, eram pessoas mais humildes que viviam nos bairros considerados para a época decadente. Muitos viviam em casas de concreto que tinham de dois a cinco andares que, por muitas vezes, estavam caindo aos pedaços. Já outros moravam em cortiços acaçapados, instalados em ruelas sinuosas e estreitas, muito comum no bairro do Recife, no de São José e no de Santo Antônio; havia também o problema que, nessas casas, a luz solar mal as alcançava e havia uma pouca circulação de ar nelas²³⁹.

Durante a primeira década do século XX, notou-se que nem as fábricas, estas que empregam um grande número de pessoas, principalmente de baixa renda e nem a indústria do açúcar dos grandes agricultores, garantia uma rentabilidade ao governo Pernambucano. O Estado, mesmo com uma forte produção industrial e um amplo mercado, não conseguiu com que este ramo fosse forte o suficiente para ser o carro chefe de sua economia, mantendo a

²³⁴ SINGER, Op. Cit. p. 310.

²³⁵ O açúcar sendo o principal ramo de agricultura é também a base da instruía do estado, que tem várias usinas para a confecção desse produto, sendo subvencionada a construção de algumas delas pelos poderes estaduais, com o empréstimo de cerca de 14mil contos. In.: VIANNA, Op. Cit. p. 93.

²³⁶ Idem. p. 318.

²³⁷ A situação que passou os trabalhadores recifense com as causas trabalhistas dentro das fábricas e na cidade se assemelha ao que ocorreu com os trabalhadores franceses e ingleses durante o século XIX. Condição de trabalho e de moradia, além de uma cidade não salubre.

²³⁸ SINGER, Op. Cit. p. 319.

²³⁹ LEVINE, Op. Cit. p. 103.

produção de açúcar como a principal “renda do estado²⁴⁰”. A situação que se encontrava o Estado por não conseguir manter uma economia forte, em nenhuma de suas frentes, fez com que no ano do início das obras de remodelação e saneamento do bairro e do porto do Recife estivesse os seus cofres em péssima situação.

É a perspectiva política e econômica do Recife, no ano de 1909, que será, a partir de agora, o foco. Discutir a contexto político econômico do Recife pré-obras vai ser de bastante importância para entender o porquê são aclamadas as obras de melhoramento e revitalização da região portuária da cidade, mas que vai se tornar um problema para outra parte da sociedade menos abastarda que lá encontrava o seu “ganha pão” ou lá residia.

3.1.3 O ano de 1909: A econômica em crise no limiar das obras do porto

Antes do candidato eleito Herculano Bandeira assumir como governador do Estado de Pernambuco, o Desembargador Sigismundo Antônio Gonçalves, seu antecessor, era sempre questionado sobre a dívida pública do seu governo. Os jornais eram os meios que deixavam claro para a população os problemas econômicos do estado, também era por ele que a população opinava sobre a situação econômica do governo. Acusações como a de que o déficit nos cofres públicos se encontra desde a administração de Alexandre José Barbosa Lima²⁴¹ e dos seus procedentes do partido, que se fez perdurar por 17 anos, até a data das reclamações. Perguntava-se porque só culpar Barbosa Lima se a verdadeira culpa estava na má orientação na aplicação da renda pública, já que aquela administração não fez empréstimos, nem interno e nem externos, mas beneficiou, a partir de apólices, as usinas e quitou dívidas de diversos usineiros, em troca de um valor mínimo, vinte e dois mil e quinhentos contos de reis²⁴², deixando um grande buraco nos cofres públicos para beneficiar os amigos²⁴³.

Durante o ano de 1909, os cofres públicos encontravam-se deficitários, sendo que não era vestígios da atual política do governador do Estado, Herculano Bandeira, recém empossado. O que podia se encontrar era os resíduos dos governos anteriores e suas escolhas

²⁴⁰ VIANNA, Op. Cit.p. 93/98.

²⁴¹ Alexandre José Barbosa Lima, mas conhecido apenas como Barbosa Lima, governou o estado de Pernambuco de 1892 a 1896 que durante o seu governo deu atenção especial à saúde e à educação. Ele criou a Inspeção de Higiene do Estado, aumentou as redes de esgotos e galerias pluviais, ampliou a rede telegráfica.

²⁴² O valor de 22:500\$000 (vinte dois mil e quinhentos contos de reis) não chegava nem a 10% do valor do crédito que o estado havia dado. Jornal Correio do Recife de 11 de março de 1909. p. 3.

²⁴³ CORREIO DO RECIFE, 11 de março de 1909. p.3.

de investimentos, fazendo referência a seus antecessores no século XX, Antônio Gonçalves Ferreira, 1900-1904, e Desembargador Sigismundo Antônio Gonçalves, 1904-1908, sabendo que os problemas econômicos enfrentados por Herculano Bandeira provinham do reflexo de políticas anteriores.

Como o início do mandato, o governador Herculano Bandeira fez constar pelos órgãos oficiais que o estado iria entrar em uma época de grandes economias, fazendo-se, para isso, elevados cortes nas despesas públicas como a redução de empregos inúteis e diminuição de vencimentos de outros excessivamente remunerados. Alguns atos dos prometidos pelo administrador do estado foram a princípio praticados, mas cessaram-se em absoluto desde que desapareceram os atritos com os adeptos das políticas do governo anterior, durante os primeiros dias de sua administração. Durante o seu governo, o congresso estadual funcionou obedecendo a critérios das políticas anteriores, votando apenas em leis de interesses políticos e pessoais, dando ao governo um orçamento asfixiante, igual ao dos anos anteriores. Com esse tipo de política que estava sendo feita, os jornais afirmavam que Herculano Bandeira se sentia impotente para reverter essa situação, como também especulavam uma possível desistência do governador de seu cargo e que grupos políticos já se articulavam para que o Desembargador Sigismundo Gonçalves pudesse assumir o cargo, mas não passava de boatos²⁴⁴.

O governador, para não dar um elevado corte, que era necessário na reorganização das finanças do estado, e também para não desagradar alguns amigos e alguns familiares, termina deixando fluir a política aos modos anteriores. Como já vimos anteriormente, a falta de crédito do Estado para contrair novas dívidas dificultava a forma de governar, já que aumentaria os impostos para compensar o empréstimo, sendo que esse fato traria a revolta de todas as classes. Segundo os jornais, a situação aparentava ser desoladora e se agravava pelos que estavam à frente da administração do estado. O jornal *Correio do Recife* comenta o seguinte sobre a situação: “outros fossem os homens que nos dirigem, a crise seria ainda superada, porque meios para isto existem, bastando apenas que os responsáveis pela direção dos Estado se orientassem pelos verdadeiros princípios aconselhados pela Economia Política e pela Ciência da Administração²⁴⁵”.

No decorrer do início do seu mandato, Herculano Bandeira sentiu a força do povo, pelas suas cobranças, que via as necessidades existentes na cidade do Recife e não se encontrava solução para elas. A condição de higiene da urbe era uma das principais

²⁴⁴ CORREIO DO RECIFE, 02 de março de 1909. p. 1.

²⁴⁵ CORREIO DO RECIFE, 02 de março de 1909. p. 1.

reivindicações dos populares, por conta das epidemias que uma vez ou outra assolava a cidade. A revolta aparecia com mais força quando os problemas não eram resolvidos e fazia com que o povo se indignasse mais nas épocas de pagamento das dívidas dos empréstimos feitas pelo governo que, ao invés de haver pagamento, houve a compra de um carro novo para ficar à disposição do governador²⁴⁶. Outra situação que revoltava o povo era o seu dirigente cuidar apenas dos seus, favorecer a filho ou genro deste ou daquele chefe, em pagamento a serviços prestados, mas não ao povo. Herculano bandeira, não conseguindo impor a sua política, termina se igualando a dos políticos que o antecederam, a exemplo do deputado federal José Rufino Bezerra Cavalcante²⁴⁷.

Mesmo o estado estando com uma difícil situação econômica, que fez com que o comércio fosse reduzido, havia também um excesso de tributos que atingia principalmente a população desempregada e semiempregada, não querendo dizer que os empregados estavam em melhor condição do que os citados. Havia propostas de empreendimentos, muitos deles bastante grandiosos, como o que foi cogitado na conferência realizada na Sociedade União Ibero-Americana por Vidal y Careta. Na conferência, falava-se a boa relação entre o Brasil e a Espanha e na admiração que a Espanha tinha com relação ao Brasil, por sua riqueza natural, tanto de produtos orgânicos quanto em minério. Cogitava-se também na construção de uma linha férrea que ligaria o Chile, o Peru e a Bolívia como o Brasil, mas especificamente ao Recife, para exportar, para o mundo todo, os produtos que esses países produziam, mas que não passou de especulação o empreendimento²⁴⁸. Ao mesmo tempo em que a proposta não saiu do papel, era possível perceber por esse tipo de pensamento que Recife ainda era um polo de atração econômica.

Com as proximidades do início das obras do porto e do bairro do Recife, os recifenses começam a comentar a demora para o início dos trabalhos e ficam em dúvida com a idoneidade da sociedade contratada para as obras. Acusava-se o governo chegando até a qualificar o contrato que foi feito com Demétrio Ribeiro e Bartissol²⁴⁹, “como um verdadeiro

²⁴⁶ CORREIO DO RECIFE, 07 de maio de 1909. p. 1.

²⁴⁷ José Rufino foi eleito deputado federal em 1905 e assume em 1906, mas teve uma política ligada aos produtores e comerciantes agrícolas. Para conseguir se eleger reforça a sua aliança com a poderosa classe agrícola prometendo pelear contra o baixo preço do “açúcar, álcool e aguardente, bem como para combater o aumento, hoje acrescido em cinquenta por cento, no valor do frete marítimo para transporte de seus produtos”. Tática essa que lhe garantiu avassaladora vitória. In.: ZACARIAS, Audenice Alves dos Santos. *Lei Eleitoral Rosa e Silva: Desafios à organização do sistema eleitoral na primeira República*. 2017. Tese (Doutorado em história) Departamento de história Universidade Federal de Pernambuco. Recife. p. 141-142.

²⁴⁸ CORREIO DO RECIFE, 11 de maio de 1909. p. 2.

²⁴⁹ Demétrio Ribeiro e Bartissol são diretores da empresa que ganhou a licitação para as obras do porto.

conto do vigário” empregado aos pernambucanos e aos cofres do estado²⁵⁰. Os Jornais deixavam claro que uma parte da população não acreditava fielmente nas obras tão prometidas e nem na idoneidade dos políticos pernambucanos, visto que eles já conheciam de sua vivência e estavam acostumados a história política do estado. Com relação a essas desconfianças, Demétrio Ribeiro²⁵¹, após a sua volta da Europa, garante a população, em discurso, que as obras seriam uma realidade, mesmo a contragosto daqueles interessados pelo seu insucesso²⁵². Essa afirmação deixa a população mais tranquila, porque faz eles entenderem que o dinheiro empreendido na obra não será perdido.

Mesmo com a afirmação de Demétrio Ribeiro, muitos ainda não acreditavam que as obras do porto iriam terminar; já sabiam que teria um começo²⁵³, mas se iria terminar era outra história. O início das obras para todos era claro, porque o dia da inauguração já havia acontecido e isso fazia com que não existisse lugar dentro da cidade que não se comentasse sobre o investimento. Ao mesmo tempo que o jornal lançava notas como “...Pernambuco vai crescer e muita gente, que a custa deste mau porto ganha muito dinheiro, vai minguar²⁵⁴”, acreditavam numa possível falência de muitos que vivam do porto, pelo tempo que levaria para o término das melhorias.

A população também ficou temerosa ao ler, nos jornais, notícias de que Demétrio Ribeiro havia telegrafado de Paris relatando que o empréstimo para as obras do Porto do Recife já havia sido coberto diversas vezes²⁵⁵. As matérias que eram lançadas sobre o empréstimo deixavam em dúvida a população com relação à idoneidade dos políticos pernambucanos, já que no ano das obras nada se movia, tudo se encontrava completamente quieto, e não havia pronunciamento de nenhuma parte sobre o melhoramento do Recife²⁵⁶. A experiência da população com obras dentro da cidade fazia com que eles ficassem desacreditados. Falava-se que existia uma “caveira de burro²⁵⁷” enterrada nas terras recifense

²⁵⁰ CORREIO DO RECIFE, 24 de julho de 1909. p. 1.

²⁵¹ Demétrio Ribeiro era considerado pelo povo recifense como um homem integro, cheio de méritos pessoais, de um inabalável crédito e que nunca recuou no cumprimento de suas palavras e de seus deveres. Ele era reconhecido por essas virtudes por ser uma pessoa pública e que estava ligado a política desde o período do governo provisório e nunca ter se envolvido em nenhum problema político e não conter em seu histórico nenhum caso de desvio de dinheiro público.

²⁵² CORREIO DO RECIFE, 24 de julho de 1909. p. 1.

²⁵³ A festa de inauguração das obras do porto do Recife ocorreu no dia 29 de julho de 1909. p. 1.

²⁵⁴ CORREIO DO RECIFE, 30 de julho de 1909. p. 2.

²⁵⁵ A PROVÍNCIA, 02 de fevereiro de 1909. p.1

²⁵⁶ A PROVÍNCIA, 17 de fevereiro de 1909. p. 1

²⁵⁷ O termo caveira de burro é usada para os locais que não tem sorte, lugar que não vingam nenhum estabelecimento comercial ou investimento financeiro.

que impedia qualquer investimento que fizesse a cidade progredir, mas ainda havia alguma esperança.

A solenidade de abertura das obras do porto e do bairro do Recife aconteceu no dia 29 de julho, era um indicativo que os cofres públicos estavam cheios, pelo empréstimo que foi feito com os bancos franceses. Com dinheiro em caixa, começa-se a surgir aproveitadores. O primeiro foi o prefeito do Recife, Arquimedes de Oliveira, que se aproveitou das verbas para a reforma do porto para contratar um arquiteto francês, no intuito de embelezar a cidade. Tal atitude repercutiu na sociedade que, com essa retirada de dinheiro para o embelezamento da capital pernambucana, iriam aumentar os gastos da administração atual e que superaria a da anterior, sendo este ponto já criticado pela população anteriormente²⁵⁸.

Como já foi dito, os cofres públicos estavam cheios pelo dinheiro do empréstimo da obra do porto, desta maneira, apareceu indivíduos para gastar e desviar as verbas, como vimos o caso do prefeito do Recife. Houve casos de funcionários das obras do porto que faziam esse desvio, melhor dizendo, “furto”. É noticiado, nos jornais do período, o chocante acontecimento que foi promovido pelo secretário da capitania do porto, Jacintho Pinto da Luz Junior, que veio a desviar a quantia de 1:500\$000 contos de reis dos cofres da repartição que trabalhava. Ausentou-se alguns dias da repartição e mandou um amigo levar a chave do cofre para o seu chefe, que não aceitou. Após avaliar a situação, solicitou-se que Jacintho fosse preso. O mesmo dizia que o dinheiro que foi retirado caiu do seu bolso e foi perdido, mas, mesmo com essa explicação, foi preso em sua casa e levado à casa de detenção²⁵⁹.

Como pudemos ver, o governo de Herculano Bandeira começou com problemas financeiros, herdado das administrações passadas. As dificuldades acumulavam-se desde a segunda metade do século XIX, pela má gestão nas escolhas de como foi feito os investimentos. Com relação ao crescimento técnico, ferrovias, usinas e fábricas, houve um aumento acentuado e de grande proporção que poderia melhorar a situação do estado, ou quem sabe o deixar em um bom patamar, com relação ao país, mas as péssimas escolhas de como investir o dinheiro público e a política de apadrinhamento fez com que o estado continuasse endividado. Em pleno início das obras do porto, Pernambuco se encontrava em uma péssima situação financeira, mas tinha que reverter o seu quadro econômico. O início das obras do porto se mostrava com uma importância política, pois atingia diretamente a economia.

²⁵⁸ CORREIO DO RECIFE, 21 de agosto de 1909, p. 2.

²⁵⁹ CORREIO DO RECIFE, 16 de agosto de 1909, p. 2.

3.2 AS OBRAS DO PORTO E O PROCESSO PARA A CONSTRUÇÃO DO NOVO PROJETO DE SANEAMENTO DO RECIFE

3.2.1 Preparação para o início das obras

As obras do porto e do bairro do Recife tiveram a sua inauguração no segundo semestre de 1909 e havia uma expectativa grande para o começo dos trabalhos. Para confirmar o que tanto a população esperava, houve uma cerimónia de abertura das obras, mas o preparativo dessa tão grandiosa obra não se iniciou em 1909, havia começado anos antes.

Para que possamos adentrar no assunto das obras do porto e do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, que foi realizada nos primeiros decênios do século XX, temos que destacar que tal empreendimento não é de exclusividade do século passado, já que, segundo Gomes²⁶⁰, houve, durante o século XIX, 27 projetos de melhoramento do porto, o primeiro do ano de 1814 e a última em 1895²⁶¹. Focando no início do XX, podemos encontrar exatamente no ano de 1906 a primeira proposta no novo século, que acabara de se iniciar, de aprofundamento do poço do ancoradouro. Essa proposição foi feita pela casa Adrien Hallier²⁶² que sugeria o aumento da profundidade, de 9 a 10 metros, transformando-o em um porto comercial com acomodações satisfatórias para as modernas embarcações de sua época²⁶³. Este plano de 1906 englobava outras modificações dentro do porto e do Recife, como também no do cais de Santa Rita, mas existia uma falha: o transporte dos produtos para os armazéns particulares dentro do Bairro do Recife, já que continuaria sendo feito pelos peculiares carros de bois, já que seriam os únicos, ou adequados, a transitarem pelas estreitas vielas do bairro comercial.

Em 1907, constitui-se uma comissão para organizar o projeto definitivo do melhoramento do porto, pela portaria do dia 03 de janeiro. “Para tal, foram nomeados diretor, Alfredo Lisboa e auxiliares, Lothario Hehl, José Pires dos Rios, José Cesário de Melo Filho e Sylvio Faria²⁶⁴”. Alfredo Lisboa também pode apresentar o resultado dos seus estudos, que

²⁶⁰ Para entender melhor Ler: GOMES, Alessandro Filho Meneses. *Das docas de comércio ao cais continuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos*. 2016. Tese (Doutorado em história) Universidade Federal de Pernambuco. Recife.

²⁶¹ Revista Porto do Recife. Ano 1, número 1, 1933.

²⁶² Conhecidos construtores de obras marítimas em Brest e no Havre.

²⁶³ A PROVÍNCIA, 10 de agosto de 1909. p. 1.

²⁶⁴ Esta Subcomissão, no entanto, só veio a ser instituída pela Portaria de 17 de dezembro de 1908. LUBAMBO, Op. Cit. p. 75.

foram no mesmo ano aprovados com o orçamento de 81.806.100\$000 e subdividido em 4 partes, como podemos ver a seguir:

- 1) Rs. 54.114.812\$600, para as obras essenciais ao estabelecimento do porto propriamente dito.
- 2) Rs. 19.021.928\$600, para as obras de ligação do novo Porto com a Alfândega e com a Estrada de Ferro Recife- São Francisco.
- 3) Rs. 1.232.440\$000 para **obras de abertura da Avenida de acesso ao Porto, inclusive desapropriações.**
- 4) Rs. 7.436.918\$500, para as despesas da Comissão Fiscal e obras imprevistas²⁶⁵.

Para que pudesse ser colocado em prática a construção das obras do Porto, de acordo com o projeto aprovado, foi lançado o edital de concorrência para a construção. Apresentaram-se quatro propostas: 1- O empresário inglês Walker, construtor do porto do Rio de Janeiro; 2- O grupo Parson (Associação de bancos americanos) construtor do porto de Belém; 3- O grupo Hersent, construtor do porto argentino de Rosário; 4- Edmond Bartissol, empresário que construiu os portos do Porto e de Salônica²⁶⁶. Das quatro propostas, a que foi aceita é a de E. Bartissol e Demétrio Nunes Ribeiro²⁶⁷. Segundo os jornais do período, o que fez com que fosse aceita a proposta dos dois, foi porque o seu orçamento era metade do orçamento feito por Alfredo Lisboa²⁶⁸. Como o processo de concorrência para a construção das obras do porto foi em dezembro de 1907, somente em 4 de agosto de 1908 houve a assinatura solene do contrato com Demétrio Ribeiro e Bartissol, que deixava claro a sua obrigação com as obras do porto.

“1º - um quebra mar enraizado na extremidade norte dos recifes emergentes, próximo do farol do Picão, construído sobre a linha de recife submersos e avançando para o mar até a profundidade de noventa metros em águas mínimas, com a extensão total de 1.147 metros;

2º - um molhe de pedra jogada, partindo normalmente do ínstimo de Olinda, em direção ao mar, e terminando na mesma profundidade do quebra mar, com a extensão total de 798 metros;

3º - cais de atracação, carga e descarga de navios, sendo:

²⁶⁵ Idem, p. 76.

²⁶⁶ PERRUCCI, Op. Cit. p. 131.

²⁶⁷ Aprovados os planos e orçamentos, pelo decreto num 6738 (14/11/1907) e contratada a execução das obras com Edmund Bartissol e Demétrio Nunes Ribeiro, a fiscalização dos serviços foi nada a comissão Fiscal Administrativa das Obras do Porto do recife (C.O.P). Para tanto, foi elaborada uma série de instruções, das quais foram relacionadas as principais delas. In.: LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Bairro do Recife no início do Século: Uma experiência de modernização urbana*. 1988. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) Departamento de Arquitetura Universidade Federal de Pernambuco. Recife. p. 139.

²⁶⁸ A PROVÍNCIA, 10 de agosto de 1909. p. 1.

- a) De 17 metros de profundidade em águas mínimas, na extensão de 574 metros, entre a extremidade do atual cais do norte e um ponto fronteiro a fortaleza do Brum;
 - b) De nove metros de profundidade em águas mínimas, com 60 metros de desenvolvimento segundo alinhamento curto, em continuação ao de 10 metros;
 - c) De oito metros de profundidade, em águas mínimas, com 1.31 metros de extensão, até o extremo sul do bairro do Recife;
 - d) De dois metros e meio de profundidade, em seguimento ao precedente, com 153 metros de extensão até a guarda moria da Alfandega;
- 4° - alteamento e regularização da antiga muralha sobre os recifes emergentes e construção da nova até a casa de banhos;
- 5° - dragagem para o aprofundamento do porto e nove metros, desde a nova entrada, entre os cabeços dos quebra mares, até o começo do cais de oito metros daí até a distância de 200 metros de extremos sul do mesmo cais;
- 6° - aterro da parte compreendida entre os novos cães e o litoral;
- 7° - arrasamento do baixio rochoso, que obstrui a entrada do porto, até a profundidade de 10 metros em águas mínimas, e destruição de pontas de pedras nos lugares onde for necessário, e, especialmente, na área da dragagem a noventa metros marcada na planta geral;
- 8° - construção de armazéns completamente aparelhados, edifício para administração e outros na faixa do cais, de armazéns para depósito de mercadorias fora da faixa do porto;
- 9° - aparelhamento do cais inclusive linhas férreas de bitola de uma metro, linhas de guindastes de portal para o cais, instalações elétricas, calçamentos, canalização e fornecimento e assentamento de matéria de estrada de ferro, pontes e guindastes elétricos para os cais e armazéns²⁶⁹”.

As obras de melhoramento do porto do Recife e das condições sanitárias do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, como também da capital pernambucana, iriam sair. Ainda durante o ano de 1907, as autoridades do Estado²⁷⁰ elaboraram um plano no sentido de sanear o Recife, por já conhecerem bem a condição sanitária que se encontrava o centro urbano, como também não podemos esquecer as diversas reclamações da população pelos jornais. Os serviços sanitários que eram prestados pela Draynage, além de precários, já não atendiam às reais necessidades da cidade²⁷¹. Esse processo de remodelação do bairro portuário seria o que tanto o jurista Arthur Orlando desejava: “Um vasto plano de melhoramento e

²⁶⁹ Dados Retirados do Jornal Correio do Recife do dia 13 de agosto de 1909 e da revista Porto do Recife, 1933. Ano 1, número 1.

²⁷⁰ Sancionada em dezembro de 1891, a lei orçamentário referente às despesas de 1892 confirmou essa interpretação, indicando que todos os serviços sanitários da Capital Federal cabiam ao governo do Distrito Federal, enquanto os estados passariam a assumir todas as despesas com os serviços de higiene terrestre, em seus respectivos territórios. In.: HOCHMAN, Gilberto. *A era do saneamento: As bases da política de saúde pública no Brasil*. São Paulo: Editora Hucitec; ANPOCS, 1998. p. 96.

²⁷¹ MIRANDA, Op. Cit. p. 164.

desenvolvimento do porto de Pernambuco deixa logo a entender uma grande cidade a reconstruir-se de conformidade com as regras da arquitetura e as prescrições da higiene²⁷²”. Arthur Orlando compartilhava do mesmo pensamento do médico sanitarista Octavio de Freitas²⁷³; sempre escrevia para o jornal *Diário de Pernambuco*, que publicava em suas páginas, o qual foi diretor e redator-chefe (1901-1911), a sua preocupação com o estado sanitário da cidade.

Para completar o projeto de revitalização do porto, visto que as condições sanitárias do Recife se encontravam precárias, foram contratados os engenheiros ingleses Douglas Fox e Mitchell Witley, que apresentaram um relatório e um plano para sanear o Recife²⁷⁴. Em seus estudos, avaliou que 18 dos 22²⁷⁵ distritos dentro da cidade do Recife deveriam passar pelo processo de saneamento e o trabalho que ele efetuou veio colocar em evidência a poluição do rio²⁷⁶ e a contaminação do subsolo da cidade pelo não funcionamento de grande parte da atual rede de esgoto. Douglas Fox fez os estudos e o projeto inicial para o saneamento do Recife, mas foi o engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito²⁷⁷ que colocou em prática o novo projeto de saneamento do Recife.

O governo já estava preparado para os inícios das obras. Já havia a empresa, o plano de reestruturação do porto e o projeto de saneamento da cidade do Recife em mãos, isso fez com que a cidade e a sua população se preparassem para as mudanças que estavam por vir. É a partir do ano de 1909 que vai ser colocado em prática os projetos e o desejo da “sociedade” de ver o Recife se transformar.

²⁷² ORLANDO, Op. Cit. p. 48.

²⁷³ “Três circunstancias de máximo valor se congregam, entre nós, para tornar inadiável a construção de uma nova rede de esgotos de matérias fecais, satisfazendo as exigências rigorosas da higiene moderna:

1^a—O alto grau de insalubridade da cidade do Recife; 2^a—A nocividade patente da rede atual; 3^a—A benéfica influência do funcionamento de uma boa rede de esgotos sobre a higienização de uma aglomeração humana qualquer”. Parecer do conselho de salubridade redigido pelo Dr. Octavio de Freitas, 11 de março de 1908.

²⁷⁴ MIRANDA, Op. Cit. p. 165.

²⁷⁵ Os distritos ns. 19, 20, 21 e 22 do projeto de Douglas Fox & Patners que foram excluídos da proposta são constituídos exatamente dos terrenos mais altos e saudáveis da zona a sanear. ORLANDO, Op. Cit. p. s/n.

²⁷⁶ Desde o início do processo de industrialização, começou também a ser intensificado o processo de poluição, com o lançamento de resíduos, de água servidas e de impurezas aos rios, criando sérios problemas às populações ribeirinhas. Poluição que provocaria o abastardamento dos rios e lhes tirava o caráter utilitário que possuíam nos primeiros tempos, como fontes de abastecimento de água às habitações. ANDRADE, Op. Cit. p. 33.

²⁷⁷ Saturnino de Brito possuía a mística da eficiência verdadeira e não se deixava seduzir pelos aparatos dispendiosos para inglês ver. Tinha ele o dom extraordinário de convencer. In.: PARAHYM, Orlando. *Traços do Recife: ontem e hoje*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978. p. 160.

3.2.2 O ano de 1909: O início das obras do porto e do bairro do Recife

A oficialização das obras do porto foi dada, por Herculano Bandeira, no mês de julho de 1909, mas os trabalhos começaram anteriormente a essa data. As obras do porto iniciaram com “pequenas ações”, sendo que muitos trabalhos não eram visíveis à sociedade. As obras se iniciaram ainda no primeiro semestre de 1909, mas é em 1910 que as obras mais substanciais, com as demolições, realmente ficam aparentes para a população. Os primeiros serviços foram burocráticos, a exemplo da negociação para a compra de pedreiras, das ações para as indenizações dos prédios que serão demolidos e da vinda para o Recife de engenheiros responsáveis pela montagem de máquinas que foram utilizadas nas obras. No segundo semestre é que pode se ver os trabalhos, foi o momento que começou o processo de dragagem e reconstrução do dique.

Durante o primeiro semestre do ano se dá início aos trabalhos de melhoria da região portuária da capital pernambucana, sendo que, nesse período, houve alguns momentos de descrença da população com as obras. Momentos estes que foram contornados por discursos, feitos por Demétrio Ribeiro, já que sua idoneidade era inquestionável para os seus contemporâneos. Mesmo não estando no país, Demétrio Ribeiro sempre sabia o que ocorria no estado e as repercussões que as obras geravam. Já no caso de Alfredo Lisboa, ele mantinha os seus esforços e preocupações para a resolução de burocracias relacionadas ao empreendimento pernambucano. Para auxiliar nesse processo de sanar os problemas, Alfredo Lisboa nomeou algumas pessoas de sua confiança para a comissão fiscal das obras do Porto: Drs. Franklin Ferreira de Carvalho e Aldemar de Moraes, engenheiros auxiliares: Bricio Cardoso Filho, Mario Cavalcanti e Henrique Xavier de Araújo Saraiva de Mello, auxiliares da secretária: Coronel José Pereira Vianna, Chefe de Seção de estacada: Francisco de Assis Leite, Estafeta²⁷⁸.

Havia sempre cobranças para o início das obras, tanto financeiras, por conta do empréstimo que já havia sido liberado, quanto pela demora, porque já se fazia um ano da assinatura do decreto de autorização e execução da obra²⁷⁹ e, mesmo assim, não se via nada substancial sendo feito. Mesmo ocorrendo cobranças, os jornais traziam indicativos de que as obras estavam ocorrendo, como, por exemplo, quando se anunciou a compra da pedreira do

²⁷⁸ A PROVÍNCIA, 05 de março de 1909. p. 2.

²⁷⁹ A PROVÍNCIA, 10 de março de 1909. p. 2.

Engenho Santo Estevão, no Cabo de Santo Agostinho, que alimentaria as obras com pedras para o melhoramento e reconstrução dos diques²⁸⁰. A Pedreira do Engenho de Santo Estevão foi comprada pela importância de 140 contos, ao coronel Agrício de Azevedo, tio do Júlio de Mello, importantes figuras envolvidas no cenário político da época, o que deixava a população novamente com dúvidas sobre o empreendimento. Logo após a compra da pedreira, Alfredo Lisboa ausentou-se do estado, seguindo para o Rio de Janeiro, dizendo que quando ele voltasse se iniciariam as tão esperadas obras.

Antes que o responsável pelas obras retornasse, é lançado o primeiro edital de desapropriação. Jornais como “A Província” e “DIARIO de Pernambuco” veicularam a notícia pedindo o comparecimento dos proprietários para a negociação dos valores de seus imóveis com a companhia responsável que se localizava no escritório da primeira, na rua de São Jorge nº 145, 1.º andar, entre os horários 12 horas até 15 horas. Inicialmente, não houve a adesão dos proprietários, mas é no mês de outubro, do mesmo ano, que houve uma procura maior para as negociações dos imóveis pelos proprietários. Os editais invocavam as leis que davam o direito a se fazer as desapropriações: “De ordem do Sr. Engenheiro chefe, convido os Srs. Proprietários dos prédios constantes da relação infra, desapropriados pelos decretos, N. 4.956, de 9 de setembro de 1906 e 6.736, de 14 de novembro de 1907²⁸¹”. Eram usadas as leis para fazer com que os donos das propriedades entendessem que não havia como fugir desse destino.

No primeiro edital de desapropriação, que foi lançado no dia 1 de abril, constavam 349 prédios em diversas ruas, travessas, largos, cais e becos espalhados pelo bairro do Recife (Quadro 16). Como podemos constatar pelo quadro, houve um grande número de prédios que desapareceram da paisagem do bairro. Por conta do grande número de desapropriações, houve o desaparecimento de ruas por completo, em alguns casos, como a Rua do Comercio com 33 prédios, a rua do Pharol com 47 e a rua de São Jorge 68, que se encontravam na lista do primeiro edital. Se analisarmos o quadro 11 detalhadamente, poderemos notar a proporção que se dava a reforma do bairro do Recife, mas devemos notar que esse foi o primeiro edital, outros prédios foram inseridos durante o decorrer da reforma. Além dos prédios, teve a desapropriação de todos os terrenos da marinha, caes do Ramos e praia de Santa Rita, do bairro. Para que as negociações pudessem ser feitas corretamente, os donos dos imóveis precisavam estar devidamente quitados com todas as taxas municipais e estaduais

²⁸⁰ A PROVÍNCIA, 27 de março de 1909. p. 1.

²⁸¹ A PROVÍNCIA, 15 de outubro de 1909. p. 3.

relacionadas a sua propriedade, além de levar todos os seus documentos para o escritório na rua de São Jorge, como vinha descrito nos jornais. Alfredo Lisboa, antes do início das obras, observa que provavelmente será necessário o alargamento da Rua Marquês de Olinda. Mas só resolveu esse impasse depois que foram feitas as demolições mais necessárias²⁸².

Quadro 16		
Relação das ruas e dos prédios a serem desapropriados para a demolição segundo o primeiro edital da comissão das obras do porto do Recife.		
Ruas/Becos/Largos /Travessas/Cais	Prédios a serem demolidos	Total de prédios.
Cais da companhia pernambucana	2, 4, 4A, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30 e 32	17
Travessa da Assembleia	1, 1A, 1B, 2, 3, 4, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 e 23	15
Largo da Assembleia	7 e 9	2
Rua da companhia pernambucana	2, 4, 6, 8, 10, 10A, 10B, 10C, 12 e 14	10
Rua do Amorim	1, 2, 2A, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 49 e 58	14
Rua da moeda	1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 47 e 49	10
Largo do Corpo Santo	2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 13 e 15	10
Rua do Commercio	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46 e 48	33
Rua do Torres	2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 e 20	10
Rua Thomé de Souza	1, 2, 3, 4, 5 e 6	6
Rua de São Jorge	1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 69, 71, 73, 75, 77, 79, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 93, 99, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137 e 139	68
Rua do Pharol	2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 32A, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 64A, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88 e 90	47
Rua Barão do Triunpho	2	1
Rua d. Maria de souza	1, 3, 5 e 7	4
Beco do Abreu	1	1
Rua do Bom-Jesus	44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63 e	21

²⁸² A PROVÍNCIA, 06 de abril de 1909.

	64	
Rua Domingos José Martins	62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80 e 84	11
Travessa do Corpo Santo	2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28 e 30	15
Rua Maria Cesar	13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40 e 42	20
Beco Largo	9, 11, 13, 18, 17, 19, 21, 23 e 25	9
Cais do Apollo	45A, 45B, 47, 51, 53, 55 e 57	7
Rua Visconde de Itaparica	67	1
Rua Madre de Deus	4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22 e 24	11
Travessa da Madre de Deus	21 e 23	2
Rua da Lapa	12 e 14	2
Beco da Bomba	28 e 30	2
TOTAL		349

Fonte: Jornal a Província

Após vermos a dimensão que as obras do porto e de saneamento do bairro do Recife tomaram, visto pelo quadro 16, pudemos analisar o Relatório da Secretaria Geral de Obras Públicas do Estado de Pernambuco relativo à Freguesia do Recife no primeiro semestre de 1909 a 1910. O relatório deixava claro que o processo de modernização do porto e do bairro do Recife já havia iniciado com os editais de demolição, com os chamados pelos jornais, para a negociação das indenizações com os respectivos proprietários. Há uma continuidade das cobranças da anuidade relativas à seção de esgotos da Diretoria Geral de Obras Públicas, sendo este um dos pré-requisitos para as negociações das indenizações, que continuava sendo paga pelos donos dos imóveis. Existiam também alguns prédios isentos de tal taxaço. Podemos citar, como exemplo, os prédios localizados no Beco Largo, o de número 3, pertencente a Romualdo dos Santos Guimarães Braga, edificação de um andar e os de números 5 e 7, de João Gonçalves Torres, edificação de um andar cada, por isso eles não constavam no edital de desapropriação, não listados no quadro 16. Outro importante entendimento é que existiam pessoas que tinham a propriedade de diversos prédios, como podemos usar de exemplo o caso de Antônio Joaquim Cascão, o qual mantinha em seu nome as seguintes propriedades: no Beco Largo ele detinha a posse dos imóveis de número 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, dos quais apenas o de número 15 não se encontrava na lista de desapropriações, e o de número 2 na Travessa do Corpo Santo²⁸³.

²⁸³ APEJE – Arquivo SSOMA. Secretaria Geral de Obras Públicas do Estado de Pernambuco (S-1 1º semestre). Secção de Exgottos Freguezia do Recife. Livro pra cobranças das anuidades relativa ao semestre de julho a dezembro de 1909 a 1910.

Após alguns dias do lançamento do edital, alguns imóveis foram postos à venda em locais que seriam demolidos²⁸⁴, com o argumento de que, quando as obras do porto começassem, o valor das casas estariam bastante alto, por isso, deveriam aproveitar essa oportunidade para os adquirir logo²⁸⁵. Enquanto alguns vendiam os seus imóveis, outros eram reformados como o quarto andar do prédio de nº 42 da rua do Bom Jesus²⁸⁶, este que servirá de Recebedoria do estado, com relação as obras do porto e no mesmo prédio, sendo que no térreo, a mercearia Bastos, do senhor Basto de Figueiredo era instalada²⁸⁷, antes ele ocupava o nº 52 da mesma rua²⁸⁸. O edital fica sendo relançado nas páginas dos periódicos, dia após dia, para chamar a atenção dos proprietários, para que o quanto antes eles forem negociar, mas rápido sairia a sua indenização.

Com o passar do tempo, começa a chegar material e pessoal especializado para trabalhar nas obras do porto. No dia 25 de abril, noticiado pelo jornal, chegou ao porto, 6 toneladas de dinamite para as obras e esses explosivos foram armazenados na Ilha do Pina²⁸⁹. Já no dia 30 de maio também noticiado pelos jornais, desembarcou no Recife o esperado Engenheiro mecânico francês Tamain, este que foi responsável pela armação das dragas que funcionaram na obra do porto²⁹⁰. Já Demétrio Ribeiro aporta no porto de Recife no dia 12 de maio, vindo da Europa, sendo que foi outra passagem rápida por ter que seguir para o Rio de Janeiro se encontrar com Alfredo Lisboa. Mesmo assim, em sua breve estadia, teve diversos compromissos sociais, entre eles um almoço com Herculano Bandeira, para contar como andavam as burocracias e o projeto de melhoramento da região portuária²⁹¹.

Em meados do ano de 1909, houve uma festa solene para ser um marco oficial das obras do porto. Este momento foi exatamente no dia 29 de julho²⁹², sendo que essa era a data limite para que a companhia dos senhores Demétrio Ribeiro e Bartissol iniciassem os trabalhos oficialmente. A tão esperada melhoria do porto e da cidade não poderia ser feita de

²⁸⁴ Não tenho como afirmar o que vou dizer, mas analisando as fontes parece que esses imóveis estavam construídos de forma irregular nessa localidade, não podendo comprovar a sua documentação e nem apresentar as taxas que eram solicitadas para a desapropriação legal e ter o recebimento das indenizações.

²⁸⁵ A PROVÍNCIA, 04 de abril de 1909. p. 4.

²⁸⁶ A rua do Bom Jesus foi uma das que se mantiveram no traçado do bairro do Recife, após as demolições, mesmo estando no centro do bairro.

²⁸⁷ O que isso tem de importância nesse fato é perceber que alguns comerciantes, os com um comércio mais rentável, logo ao ver o edital e saber que seus comércios estariam na rota das demolições mudam-se.

²⁸⁸ A PROVÍNCIA, 04 de abril de 1909. p. 4.

²⁸⁹ A PROVÍNCIA, 25 de abril de 1909. p. 1.

²⁹⁰ A PROVÍNCIA, 30 de maio de 1909. p. 5.

²⁹¹ A PROVÍNCIA, 13 de maio e 15 de maio de 1909. p. 1.

²⁹² A primeira data marcada para a inauguração das obras do porto foi no dia 24 de julho, mas só pode ocorrer no dia 29 de julho, havendo a realização da cerimônia de inauguração, que foi coberta por toda a imprensa da época.

qualquer forma, deveria haver uma cerimônia digna de tão grande empreendimento e o local escolhido para essa solenidade foi o prédio do Arsenal da Marinha, com o horário marcado para as 14 horas.

Como era de se esperar, principalmente tratando-se de uma festa que iria representar a vitória de uma longa e tenaz propaganda, uns grandessíssimos números de populares, de diversas classes, juntaram-se nas proximidades do extinto arsenal da marinha ao cais da Lingueta, como também em outros pontos para poder assistir a inauguração oficial das obras do melhoramento do ancoradouro da cidade. Dragas, batelões e rebocadores, que já se encontravam a serviço da sociedade construtora do porto, encontravam-se enfeitadas com bandeiras e no interior do arsenal também havia festiva ornamentação, tendo sido armado junto aos cães do mesmo arsenal um pavilhão para abrigar os convidados. A draga Nogueira (Imagem 3) era um dos equipamentos que estavam sendo já utilizados, antes da solenidade de inauguração das obras do porto, desta forma, ela foi uma das atrações do momento, por se encontrar toda enfeitada. A partir das 13h 30min começaram a chegar convidados que logo eram recebidos por L. de Pullingny, diretor geral das obras, e por alguns de seus auxiliares.

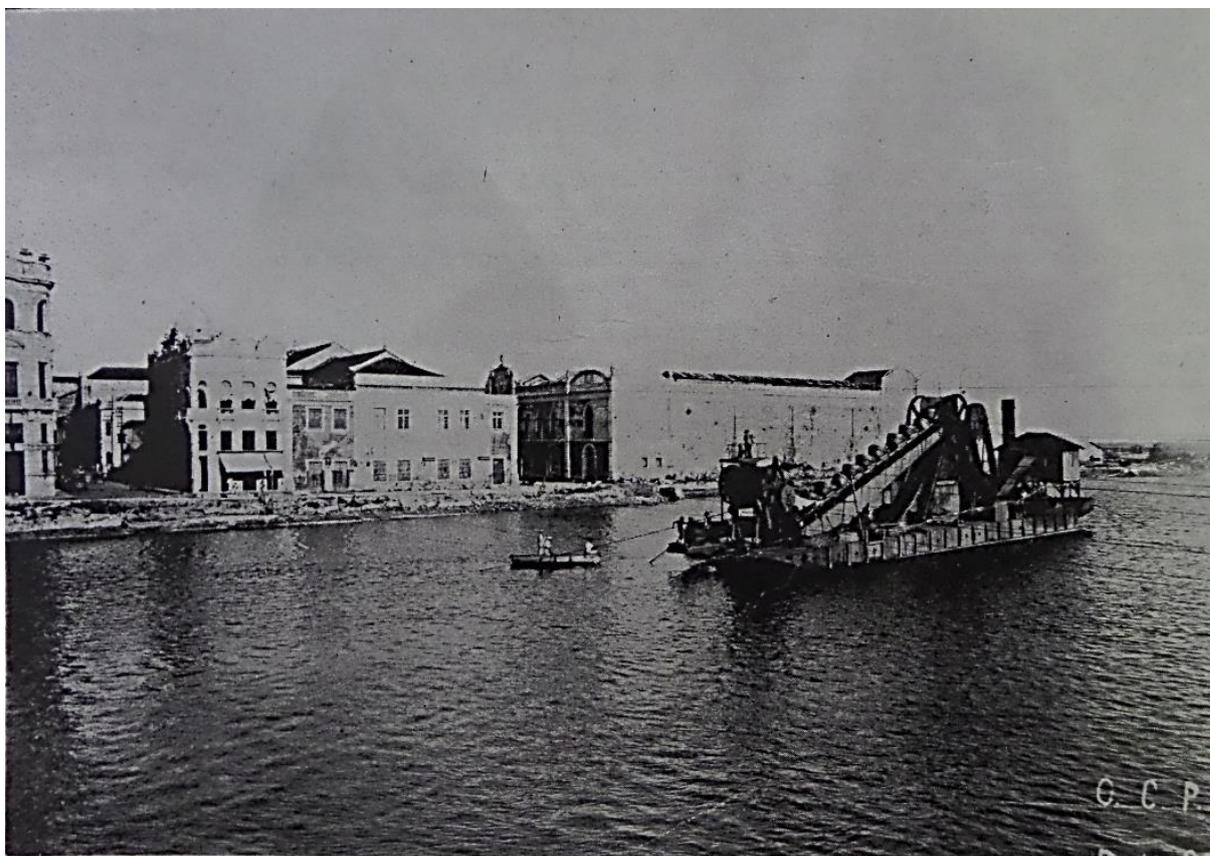


Imagem 3 - Draga Nogueira em atividade 1909, cais da Alfandega²⁹³.

²⁹³ Ribeiro & Martins. Revista de Pernambuco. Recife: Imprensa Industrial. Ano II, nº 11.1925. s/n.

Entre os que compareceram, houve a presença de Herculano Bandeira, governador do estado, e de seus ajudantes de ordens, o coronel Peregrino de Farias; o general Bellarmino de Mendonça, inspetor da 5ª região militar, acompanhado do major Cassiano de Assis e do 2º tenente Bento Gonçalves; capitão de corveta e do porto Alberto Carlos da Cunha; Ulysses Costa, chefe de polícia; padre Ambrósio Leite, representante do bispo D. Luiz; Luiz Pereira da Costa, representado Archimedes de Oliveira, prefeito da capital; Theotônio de Almeida, inspetor da alfandega; Aurélio Tavares, administrador dos correios; representantes de várias associações, da imprensa e outros muitos cavaleiros, entre os quais se notavam engenheiros da empresa e da comissão fiscal e administrativa²⁹⁴. A cerimônia só teve seu início com a presença do governador do estado. A solenidade contou com um passeio de alvarenga²⁹⁵ pelo local das obras do porto²⁹⁶, como também a banda de música do 1º corpo policial. A embarcação moveu-se em direção aos pontos onde estavam iniciados os trabalhos e lá encontraram as obras já iniciadas e fluindo²⁹⁷. Enquanto a comitiva seguia por mar, os populares do cais gritavam “viva”, eufóricos pelo começo oficial das obras.

Com o fim do passeio e o retorno à terra firme, ocorreu o momento dos brindes e dos discursos. J. Pullingny, fez um discurso em português²⁹⁸ com dificuldade, comentou que falar em português era uma forma de demonstrar o seu desejo de familiarizar-se com a terra²⁹⁹. Em sua fala, houve um pequeno trecho que nos faz entender o desejo e a ânsia da elite local da época com as obras:

“Não preciso vos dizer, senhores, o que será o porto de Pernambuco porque está na consciência de todos vós o impulso que desde logo se produzirá em todas as forças vivas deste grande Estado, quando os imensos transatlânticos puderem encostar ao cais desta cidade.

Dotado assim o Recife com esse importante melhoramento e como outros muitos que lhe seguirão fatalmente, caminhará esta cidade a passos largos,

²⁹⁴ A PROVÍNCIA, 30 de junho de 1909. p. 1.

²⁹⁵ Os convidados tiveram um pouco de dificuldade de subir na embarcação por se encontrar presente um grande número de populares, estes que se apinhavam para ver o que acontecia. DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 30 de julho de 1909.

²⁹⁶ Pelo novo dique de pedra que estava sendo construído, como também o local da se fazia a dragagem do fundo do canal.

²⁹⁷ Encontrava-se em pleno trabalho: a draga Olinda estava funcionando em enchia de areia, com rapidez o batelão A. Falcão que era conduzido pelo rebocador Júpiter, para despejar no local convencionado a sua carga e ser novamente cheio os rebocadores Cory e Oscar cruzaram também as águas, puxando batelões, ocupados em outros serviços. A província. 30 de julho de 1909.

²⁹⁸ O discurso na integralmente pode ser encontrado no jornal Diário de Pernambuco do dia 30 de julho de 1909.

²⁹⁹ DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 30 de julho de 1909. p. 2.

para num futuro bem próximo, deixar de ser a Veneza América para transforma-se na New York do Sul³⁰⁰”.

Após o discurso de Pullingny, houve os comes e bebes e, em seguida, inflamadas falas que brindavam a futura prosperidade de Pernambuco e o início de uma era de “grandezas” para o estado³⁰¹. O término das festividades da inauguração das obras do porto se dá por Herculano Bandeira, que concluiu finalmente inaugurados os trabalhos para o melhoramento do estado e brindou a *Société de construction*, à comissão fiscal e administrativa e a Miguel Calmon³⁰². Alguns dias após o lançamento da pedra fundamental para as obras, Herculano Bandeira, em reconhecimento pelo início dos trabalhos, recebeu um telegrama do governo federal o elogiando. A correspondência também fortalece o discurso de que, a partir dessas melhorias, irá ocorrer o renascimento do Recife dentro da conjuntura nacional e internacional³⁰³.

Depois o mês de julho os trabalhos empreendidos pela companhia que estava à frente do melhoramento do porto começaram a surgir nas páginas dos jornais e alguns aos olhos da população. Começou-se a ter mais visitas de engenheiros às áreas que seriam melhoradas para avaliar os pontos e ver como poderiam executá-los de forma mais dinâmica. Além da participação no cotidiano da freguesia do Recife, dos trabalhadores da *Société de construction*, os jornais contavam dos trabalhos que se encontravam mais distantes como o da construção das linhas férreas (Imagem 4), particular, que transportaria as pedras das pedreiras, e a preocupação com qual pedreira seria melhor para ser utilizada: a de Gaibu, tinha-se que construir 30km de linhas, ou a do Engenho Comportas, que seria de 12km, sendo a segunda faria ligação com a linha da Great Western.

³⁰⁰ DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 30 de julho de 1909. p. 2.

³⁰¹ A PROVÍNCIA, 30 de julho de 1909. p. 1.

³⁰² A PROVÍNCIA, 30 de julho de 1909. p. 1.

³⁰³ A PROVÍNCIA, 01 de agosto de 1909. p. 1.



Imagem 4 - Serviços preliminares para a abertura da linha férrea para o transporte das pedras que serviriam as obras do porto³⁰⁴.

Nos primeiros dias do mês, após a solenidade das obras do porto, chegam a Recife Alfredo Lisboa e Demétrio Ribeiro, sendo que Demétrio só vai fazer uma escala na localidade, pois ele seguirá para a Europa³⁰⁵. Na mesma embarcação que chegou, veio uma carta endereçada a Alfredo Lisboa que, além de conseguir a liberação para fazer as alterações no bairro de São Frei Pedro Gonçalves, dava-lhe autorização para agir livremente³⁰⁶, com plenos poderes, desta forma, esperando que ele começasse o mais breve possível esse grande empreendimento³⁰⁷.

Enquanto alguns acontecimentos não mexem diretamente com o cotidiano da vida dos moradores do bairro do Recife, já que não eram vistas mudanças na paisagem do bairro, outro ocorrido fez com que se juntasse um grande número de curiosos no cais da Lingueta. A chegada do material para montagem do guindaste que andava sobre trilhos, “Titã”³⁰⁸, que iria

³⁰⁴ Ribeiro & Martins. Revista de Pernambuco. Recife: Imprensa Industrial. Ano II, nº 11.1925. s/n.

³⁰⁵ A PROVÍNCIA, 06 de agosto de 1909. p. 1.

³⁰⁶ O tipo de autorização que foi dado a Alfredo Lisboa, se assemelha a que o presidente da república, Rodrigues Alves, em seu mandato, havia dado a Pereira Passos no período que foi prefeito do Rio de Janeiro e da Reforma do porto e da cidade.

³⁰⁷ A PROVÍNCIA, 12 de agosto de 1909. p. 1.

³⁰⁸ O gigante guindaste “Titã”, que andarà sobre trilhos, terá os seus prolongamentos de acordo com o prolongado de acordo com o andar das obras. Sendo assim nem todas as suas pelas chegaram ao mesmo tempo a Recife.

ajudar nas obras do porto, sendo outra atração a utilização de embarcações com fundo falso, estes que depositavam as pedras para a construção do novo dique³⁰⁹.

Não foi só a chegada de equipamento ou ação feita pela empresa que estava à frente das obras, houve a mudança na rotina de alguns moradores e frequentadores do bairro. Os jornais anunciavam que havia um problema na cidade, a vadiagem, por existir muitas pessoas sem ocupação nas ruas, esperando os números do bicho ou só descansando, mas que estava próximo de se acabar. A empresa *Société de construction* precisava de trabalhadores e anunciava na porta do seu escritório que quem tivesse interesse em trabalhar deveriam procurar o secretário da repartição. Os anúncios se davam da seguinte forma nos jornais: “Todas as pessoas que desejarem se colocar nessa repartição, queiram se dirigir ao secretário por meio de petições instruídas com documentos provados sua conduta, o lugar onde foram empregados e quantos ganhavam; dizendo também, o lugar que desejam ocupar³¹⁰”. A atitude feita pela repartição de obras do porto é considerada de grande iniciativa para mudar a cara da cidade.

Sobre os trabalhadores que ingressaram na *Société de construction*, pudemos ter acesso aos números de operários contratados no início das obras do porto a partir dos jornais da época³¹¹. O periódico nos forneceu os seguintes dados: havia trabalhando um carpinteiro; quatro apontadores; um empregado encarregado do escritório; dois porteiros; dois subalternos, para vários serviços. Ligados a “sociedade de construção” cerca de 200 *cassacos* ocupados na perfuração dos arrecifes, para colocação das minas, na ilha do Nogueira, nas ferrovias em construção para *Comportas* e para *Camaragibe*, e em outros trabalhos. No pátio do extinto Arsenal da Marinha, em serviço do titã, 42 pessoas: pessoal do engenheiro Romagueira, cerca de 14 homens; pessoas de carpintaria, 19 homens. Sobre a Sociedade industrial do extremo oriente encontrava-se a serviço a empreiteira do trabalho de dragagem e que é diretor Mr. Hurst, estão cerca de 80 homens, entre profissionais e pessoal subalterno. Assim, empregando mais ou menos 400 pessoas, dessas que se acham presentemente nas obras do porto do Recife, sem contar com os profissionais da comissão fiscal seus auxiliares, com 40 pessoas pouco mais ou menos³¹².

³⁰⁹ A PROVÍNCIA, 20 de agosto de 1909. p. 1.

³¹⁰ CORREIO DO RECIFE, 17 de agosto de 1909. p. 2.

³¹¹ O jornal avisa que não se pode garantir que esteja rigorosamente exato o número de trabalhadores, porque houve uma demora em fazer os cálculos, por dependerem dos vários grupos de que se compõe a “Sociedade de construção do porto de Pernambuco” para obter as informações. Outro problema é devido á circunstância em ir aumentado quase diariamente a marcha dos trabalhos e o pessoal também muda de acordo com a necessidades.

³¹² A PROVÍNCIA, 26 de setembro de 1909. p. 6.

Além dos trabalhadores citados, existia a diretoria da Sociedade de Construção, que contava com as seguintes pessoas a seus serviços: Funcionários e cargos: J. L. de Pullingy, diretor-geral; Jules Robert, engenheiro das obras; Marcel Tamain, engenheiro mecânico; L. Prudhomme, chefe da contabilidade; Walfrido Arantes, engenheiro; Travassos de Rosa, engenheiro; Nogueira Lima, engenheiro; A. Carvalho Schloback, secretário; Arthur Marques Amorim, caixa; Abdias Pinto Borges, desenhista; Mario Neves, desenhista; Duforet, mechanico; M.C. Albuquerque Pimentel, ajudante do secretário; Flamajé, encarregado do almoxarifado; Raymundo Ratis, mechanico³¹³.

Mesmo sendo perceptível o andar das obras, muitos moradores do Recife continuam descrentes do término do empreendimento, porque para eles essa obra já deveria ter acabado, por saberem que há dois anos havia sido assinado o contrato para a reestruturação do bairro e do porto da cidade³¹⁴. A contagem de tempo que era feita se iniciou em 1907, com isso já se havia passado 2 anos, e os problemas não estavam resolvidos. No momento da assinatura do contrato, o gestor da cidade era Eduardo Martins de Barros³¹⁵, este que havia feito melhorias em alguns bairros centrais: Santo Antônio, Boa vista, Santo Amaro e alguns pequenos reparos em São José. A população recifense esperava que as coisas fossem feitas igualmente ao período de Eduardo Martins e não entendiam que as obras de saneamento do porto e do bairro de São Frei Pedro Gonçalves eram de uma proporção muito maior.

Quem entendia bem como a capital pernambucana estava e sabia a proporção das obras era o governador Herculano Bandeira que, mesmo sabendo dos problemas financeiros, sobrecarregou as dívidas do Estado com mais um empréstimo³¹⁶ externo de 1:500.000 contos de reis para fazer as obras de saneamento da capital. Para fazer a obra de saneamento, o governador mandou contatar o engenheiro Saturnino de Brito que, no momento, estava ocupado com o serviço do governo paulista³¹⁷. A presença de um engenheiro com tamanha experiência para dirigir tais serviços era de extrema empolgação para a população³¹⁸.

O engenheiro Saturnino de Brito, desde julho de 1909, já havia sido contatado para ficar à frente das obras do saneamento do Recife, mas, inicialmente, havia recusado o

³¹³ A PROVÍNCIA, 26 de setembro de 1909. p. 6.

³¹⁴ CORREIO DO RECIFE, 10 de setembro de 1909. p. 1.

³¹⁵ Eduardo Martins de Barros foi prefeito da cidade do Recife de 1905 a 1908.

³¹⁶ O empréstimo foi contraído com o fim especial da aplicação nas obras de uma rede de esgoto.

³¹⁷ Saturnino de Brito estava incumbido de terminar as obras de saneamento de Santos.

³¹⁸ CORREIO DO RECIFE, 01 de setembro de 1909. p. 1.

trabalho³¹⁹. No dia 7 de julho do mesmo ano, após novo contato, aceitou a proposta, mas não deixou o seu posto em Santos, sendo assim, não veio imediatamente para Pernambuco³²⁰. No mês de setembro do mesmo ano, ele veio ao Recife, sua vinda foi noticiada por toda a imprensa local, que o considerava como o salvador da capital pernambucana, já que havia alta mortalidade e acreditava-se na melhoria, pois havia uma necessidade do melhoramento das galerias de esgotos, sendo esta a condição primordial para a sua salubridade do Recife, como tem atestado os mais competentes profissionais³²¹. Mas o tão esperado engenheiro veio ao Recife para fazer uma inspeção, para providenciar algumas obras preparatórias e encomendar uma parte do material necessário³²². Aproveitando a sua presença no estado, foi criada a Comissão de Saneamento, por um ato feito de 14 e 18 de setembro de 1909.

A partida de Saturnino de Brito foi no dia 25 de setembro, mas deixou algumas ordens a serem cumpridas. Conforme informa a folha oficial, Saturnino regressaria ao Recife em janeiro ou fevereiro de 1910, afim de instalar a sua repartição e dar início aos trabalhos de reconstrução dos esgotos da cidade, serviço de grande necessidade e que assinará beneficentemente a administração de Herculano Bandeira³²³.

Logo em seguida da partida de Saturnino de Brito, no mês de outubro, chegou a Recife o engenheiro Joaquim T. de Oliveira Penteado, um dos colaboradores na obra de Santos. Chegou à cidade encarregado da construção do escritório, do almoxarifado e das dependências, como também a confecção dos blocos de concreto para os coletores e poços que foram usados nas obras de saneamento da cidade (imagens 5 a 7). A chegada do Engenheiro Joaquim de Oliveira foi de grande auxílio para as obras de saneamento, já que, como podemos ver na imagem 5 a 7, ele vai começar a produzir as entradas dos poços de inspeção do sistema de esgoto de concreto, que existiam de dois tamanhos, uma menor de 0,60m e a maior de 1,00m, como também os coletores do sistema de esgoto e águas pluviais indicado na imagem 8³²⁴.

³¹⁹ Saturnino de Brito no momento que foi contactado por Conselheiro Rosa e Silva ele estava na direção dos trabalhos de saneamento de Santos, compromissado com o governo de São Paulo.

³²⁰ BRITO, Op. Cit. p. 5-6.

³²¹ CORREIO DO RECIFE, 03 de setembro de 1909. p. 2.

³²² BRITO, Op. Cit. p. 6.

³²³ CORREIO DO RECIFE, 25 de setembro de 1909. p. 1.

³²⁴ BRITO, F. Saturnino Rodrigues de. Saneamento de Recife: Descrição e Relatorios. Recife, imprensa oficial. Vol. 2. 1948. p. s/n.

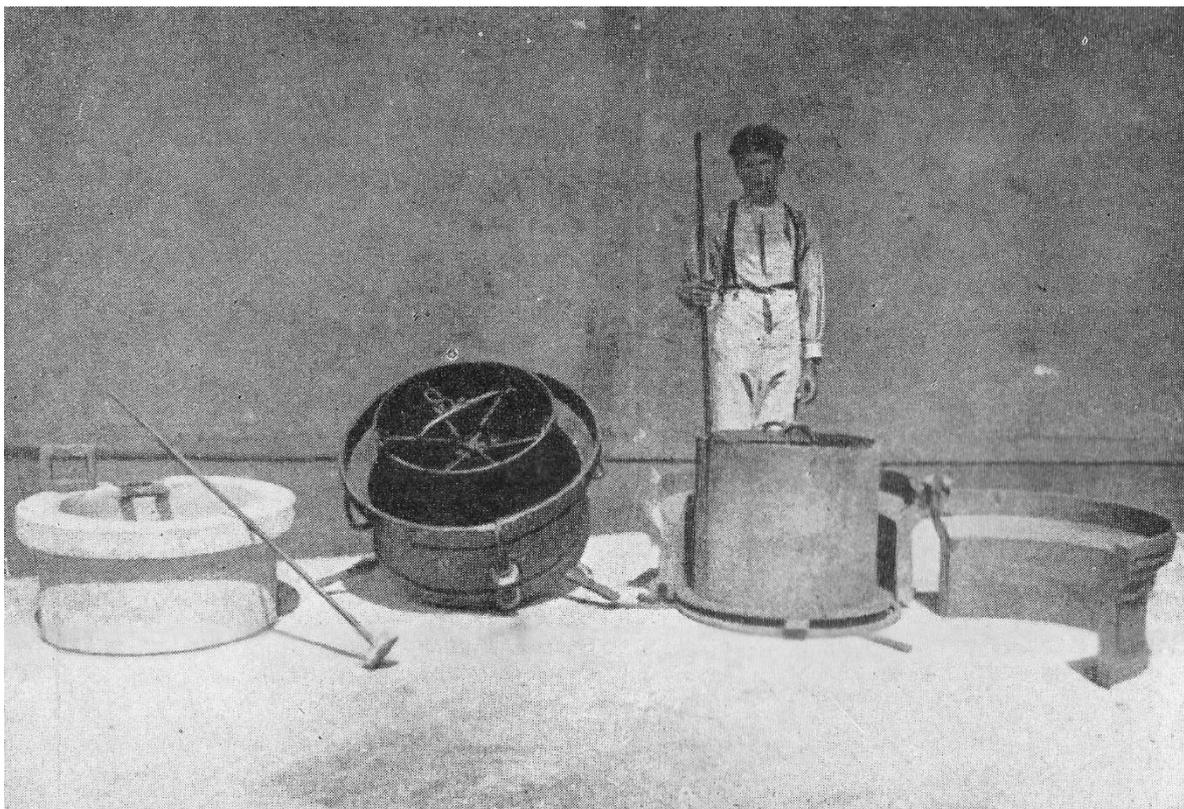


Imagem 5 - Formas para poços de inspeção em concreto (diâm. = 0,60m)³²⁵.

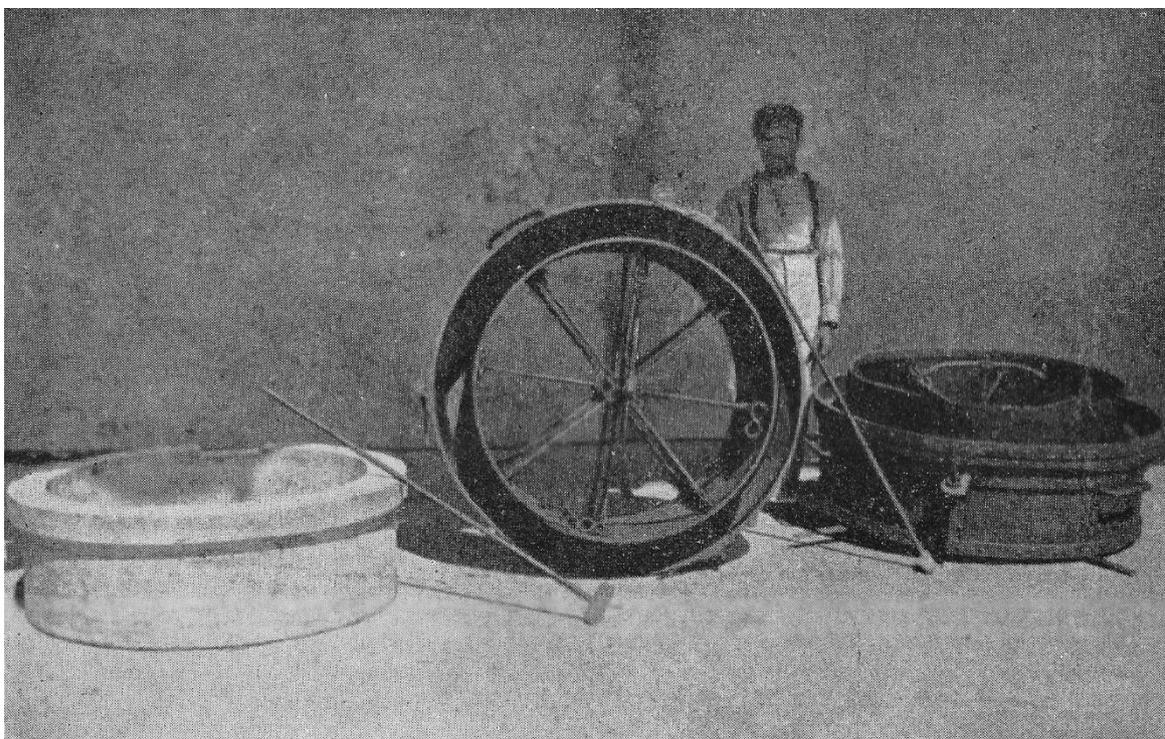


Imagem 6 - Formas para poços de inspeção em concreto (diâm. = 1,00m)³²⁶.

³²⁵ Idem. p. s/n.

³²⁶ BRITO, Op. Cit. p. s/n.



Imagem 7 - Formas para coletores em concreto³²⁷.

Com um engenheiro de confiança de Saturnino do Brito, em Recife, iniciando os preparativos para a sua chegada que estava prevista para os primeiros meses do ano seguinte, foi o ponto de partida para as obras de saneamento. Foi em 1910, com a chegada do chefe da comissão de saneamento, que se começou os estudos para a construção de um novo plano de saneamento e a implantação do mesmo.

3.2.3 Saturnino de Brito e os estudos para o saneamento do bairro portuário

As obras do porto iniciaram-se antes do saneamento do Recife, por já existir um estudo prévio e um projeto porto. Para as obras de saneamento, necessitava-se de um estudo do terreno e da população para que se pudesse dar início às obras no Recife. Em 1907, foi feito um relatório e um plano para se sanear a cidade, pelos engenheiros Douglas Fox e Mitchell Witley, sendo que este projeto terminou não sendo colocado em prática, mesmo sendo bastante elogiado pelos intelectuais da época. Quando Saturnino de Brito assumiu as obras de saneamento do Recife, apresentou-se a ele o projeto de Douglas Fox, mas que não

³²⁷ Idem. p. s/n.

foi posto em prática porque se encontraram alguns problemas que não permitia ser viável³²⁸; as inviabilidades eram vistas por outros estudiosos da época como o médico sanitarista Octavio de Freitas³²⁹. Com o início das obras do porto em 1909, Saturnino faz uma breve passagem pelo estado no segundo quartel do mesmo ano e, logo após a sua partida, veio o engenheiro de sua confiança, Joaquim T. de Oliveira, para fazer os primeiros preparativos para a obra, assim como já foi citado. Saturnino de Brito tem o seu retorno programado para os primeiros meses de 1910, após deixar as obras de Santos encaminhadas e nas mãos de seu principal colaborador, o engenheiro Miguel Presgrave³³⁰, e segue definitivamente para assumir as obras em Recife.

Para se colocar em prática o saneamento do Recife, eram necessários novos estudos que correspondiam a uma análise da população, da quantidade dos prédios e a qualidade deles, como também o sistema de abastecimento de água, já que o saneamento não é feito apenas com o escoamento das águas pluviais e do esgoto. O processo de implantação das infraestruturas e leis sanitárias que estavam se implantando no Recife, em 1910, apresentava notáveis semelhanças com outras reformas que ocorriam em diversas cidades portuárias brasileiras, como também as de grandes urbes europeias³³¹. Segundo a experiência de Saturnino de Brito, existia uma necessidade eminente de se sanear o Recife, porque sendo ela a capital do estado, influi como o centro orgânico, influenciando na vida e sobre o progresso de toda a região, assim, ela precisava ser um exemplo para as outras regiões³³². Desta forma, bairros como o de São Frei Pedro Gonçalves, com suas ruas estreitas de velhos sobrados, ofereciam as piores condições de higiene, que eram agravados pelo péssimo serviço de esgoto e pela quase absoluta falta de água³³³. O bairro do Recife também era uma freguesia bastante povoada, com quase toda a sua área ocupada: do sul ao norte e do leste a oeste, do Forte do Matos ao Forte do Brum, da Lingueta ao Cais do Apolo, o que fazia piorar as suas condições higiênicas pelos problemas que existiam.

³²⁸ Saturnino de Brito diz que o projeto de “Douglas Fox”, organizado em 1907, merece atenção e traz o cunho do senso sanitário moderno, podia ser executado e funcionaria bem, desde que lhe não faltasse o elemento vital para o funcionamento normal de qualquer sistema de esgoto por declividade: a água. BRITO, Op. Cit. p. 98.

³²⁹ Entendemos que esta área deve compreender todos os 22 distritos estudados pelo Sr. Douglas Fox e não somente os 18 primeiros, porquanto os distritos excluídos, como muito bem ponderou o ilustrado Dr. Inspetor de Higiene, já são bastante povoados, possuem fabricas e estabelecimentos de importância e pelas suas boas condições de salubridade relativa, tendem a se desenvolver ainda mais, em muito pouco tempo, indicando tudo isto que eles devem ser saneados desde já. Esta área será dividida em blocos ou secções distritais e estes em distritos. Parecer do Conselho de Salubridade dia 11 de março de 1908. ORLANDO, Op. Cit. p. s/n.

³³⁰ BRITO, Op. Cit. p. 6.

³³¹ MIRANDA, Op. Cit. p. 166.

³³² BRITO, F. Saturnino Rodrigues de. *Abastecimento d'agua de Recife: Exposição aos Snrs. Accionaitas da companhia Beberibe*. Recife. 1910. Vol. 1. p. 5.

³³³ MENEZES; ARAUJO; CHAMIXAES. 1991. p. 307.

Tanto na cidade quanto no bairro portuário foi encontrado, por Saturnino do Brito, um tipo de subsolo diferente das outras cidades a qual ele já havia trabalhado e feito o seu saneamento. O terreno, por ser diferente, poderia encarecer as obras, por se tratar de uma região de planície aluvial que se dividiu em ilhas e semilhas, um estuário criado a partir da confluência do rio Capibaribe e Beberibe, sendo que o seu subsolo é arenoso, com granulações variadas³³⁴. Em cima desse terreno, houve uma ampla construção de prédios a partir do período holandês, estes que iniciaram os aterros da região, em cima do material depositado pelos rios em seu delta. Com relação ao terreno e construção no bairro do Recife, a base dos seus alicerces foram feitas de muitas casas incendiadas no período da invasão flamenga, que foi se alongando, por ter pouco espaço livre no linguado de areia, levantando-se novas construções³³⁵. Saturnino de Brito, ao conhecer o subsolo recifense, constatou que ele não merecia a má fama que se lhe era atribuído e que nem estava contaminado³³⁶.

Conhecendo o subsolo da localidade a ser saneada, começa-se outro estudo, o da população do Recife e da quantidade de prédios. Quando se foram buscar os dados específicos da população de Recife, infelizmente, Saturnino de Brito não conseguiu números tão precisos, mas conseguiu o necessário para conseguir colocar em práticas os seus trabalhos, que foram os seguintes: “De 1905 a 1908 a população teria sido a mesma (190.000 habitantes); depois teria aumentado, passando de 200.000 em 1911 para 210.000 em 1912; de 1912 o aumento supostos atinge 20.000, e assim se chega ao valor resultante do recenseamento municipal³³⁷”. A equipe de Saturnino avaliou a população do Recife em 1910 em cerca de 150.000 habitantes, considerando o número de prédios existentes, supondo a moradia de 7 habitantes por prédios e arbitrando uma grande parcela para a moradia em “mocambos” e “cortiços”³³⁸. Além das faltas de dados oficiais oferecidos pelos órgãos responsáveis, o outro problema se dava no grande fluxo de pessoas dentro da cidade que, muitas vezes, não era permanente, pois havia uma migração contínua. Durante o dia, havia a saída para trabalhar e o retorno à noite para as suas residências, o que fazia com que os órgãos não tivessem um número exato. Fora as pessoas da própria cidade, havia a migração do interior em tempos de estiagem, mas que quando voltava o período chuvoso retornavam para as suas terras.

³³⁴ BRITO, Op. Cit. p.17-19.

³³⁵ CASTRO, Op. Cit p. 46.

³³⁶ BRITO, Op. Cit. p. 19.

³³⁷ BRITO, Op. Cit. p. 31-32.

³³⁸ Idem. p. 67.

As dificuldades surgiam para se ter números concretos, mas havia uma forma de contornar tal problema, a de fazer a razão entre os números de edificações existentes por um suposto número de habitantes. Com relação ao bairro do Recife, que era um lugar tomado por sobrados magros, estreitos e altos, como podemos ver na imagem (8), fazia com que uma pequena região tivesse um grande número de edificações, com isso havia-se um grande adensamento populacional. Desta forma, para se ter um número real dos habitantes do bairro do Recife, para se fazer o seu saneamento, houve dificuldade. Analisando a imagem 8, podemos ver uma pequena parte da região do bairro do Recife, as proximidades do cais da lingueta, a porta de entrada dos viajantes, que se deparavam com esse grande número de edificações, com ruas estreitas e muito frias que não tinham uma boa circulação do ventos e, como foi visto no primeiro capítulo, com uma movimentação de pessoas e de carros intensa.



Imagem 8 - Edificações no bairro do Recife, os sobrados magros do cais da Lingueta, primeiros anos do século XX³³⁹.

Seguiu-se a o procedimento da contagem de prédios pelo número de habitantes, para se ter o número aproximado da população. Aparentemente parecia que se havia “resolvido” o problema da população, mas encontrava-se nessa dinâmica outro contratempo. A estatística da Recebedoria de Rendas tinha apenas os números reais dos prédios que pagavam os impostos,

³³⁹ FERREZ, Gilberto. *Velhas fotografias pernambucanas 1851-1890*. Rio de Janeiro: Ed. Campo Virtual. 1988. p. 28.

sendo assim os mocambos, os arruinados e os em obras não pagavam os tributos, assim sendo não entrando nas contas da instituição, o número dos prédios arruinados, não habitados, ficavam em torno 350 a 400 em cada ano³⁴⁰. Mesmo havendo tal problemática Saturnino de Brito conseguiu fazer a contabilidade de todos os prédios do município de Recife como podemos ver no (Quadro 6), no primeiro capítulo, incluindo os prédios isentos de impostos, arruinados, em obras e os mocambos. A partir do quadro feito por Saturnino de Brito (quadro 6), focaremos no número de prédios do bairro do Recife.

Com o número de prédios podia-se ter uma base da população, sendo assim Saturnino de Brito seguiu a mesma razão adotada pelo engenheiro Douglas Fox em 1907, a de 7 pessoas por edifício, dando um coeficiente aproximado de 8.000 a 10.000 pessoas no bairro do Recife³⁴¹ visto que o bairro tinha no total 1.180 prédios como pudemos ver no quadro 6. Tendo o número de prédios e a quantidade da população faltava saber como se encontrava os prédios do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, como foi visto no primeiro capítulo, muito dos prédios encontrava-se em situação precária segundo os jornais da época, da mesma forma que foi identificado por Saturnino de Brito que afirmava, que era preciso melhorar as construções, de forma que o sol e o vento pudesse adentar as residências, em todos os cômodos, principalmente nos quartos e que pudessem exercer as suas benéficas. Além das melhorias dos prédios dever-se-ia alargar as vielas estreitas, sanear as ruas, os quarteirões e as casas, como também demolir e reconstruir o que fosse necessário sob os novos planos, mesmo que não fosse de forma radical mais que fosse progressiva³⁴².

Para ter um saneamento pleno, precisa-se que haja uma preocupação com as edificações que se encontravam insalubres para a época porque a higiene desses espaços era considerada a condição primordial, a base fundamental para toda a aglomeração humana, nas cidades, nas escolas, nos quarteis, nos teatros, nos mercados, entre outros, sendo que a higiene se torna a essencial do desenvolvimento de qualquer cidade³⁴³. Existia ainda outra etapa a ser estudada para se fazer o saneamento do Recife, como o abastecimento da água, sendo este para Saturnino de Brito o problema principal do projeto de Douglas Fox. A empresa responsável pelo abastecimento de água era a Companhia Beberibe, que desde 1881 havia o contrato de abastecimento de água das seguintes freguesias: Recife, São José, Santo Antônio, Boa Vista e Afogados até São Miguel.

³⁴⁰ Idem. p. 75.

³⁴¹ LUBANBO, Op. Cit. p. 124.

³⁴² BRITO, Op. Cit. p. 44-45.

³⁴³ ORLANDO, Op. Cit. p. 43.

Sobre o abastecimento de água no bairro do Recife, era feito de péssima maneira, com um serviço de esgotos ruim e uma quase absoluta falta de água. A população do bairro de São Frei Pedro Gonçalves cresceu de uma forma desorganizada na primeira década do século XX, com isso o que era fornecido anteriormente não era o suficiente para suprir as necessidades da região, como também não era de tantas outras. Em 1910 oferecia-se nas torneiras de cada residência 100 litros de água por habitante, que era menor que os 300 litros que se oferecia em outras capitais da região tropical³⁴⁴.

Segundo Saturnino o abastecimento de água do Recife era deficitário, mas existia soluções para se suprir a necessidade da população. O engenheiro chefe da comissão de saneamento afirmava que existia duas soluções para resolver o déficit na distribuição de água. O primeiro, é o mais simples, era atribuir uma distribuição unitária por habitante, de 200 litros ao dia ou para um total de 150.000 habitantes seria um volume total Diário de 30.000.000 litros. O segundo, o mais completo, contava com 4 variantes, a primeira seria uma rede duplas, que nas residências uma serviria água para a alimentação e lavagem dos utensílios e para as indústrias que usam em produtos alimentícios e outra para o uso geral doméstico, não de tão boa qualidade; a segunda variante seria um sistema de água consumível para o uso doméstico igualmente ao da primeira, sendo que com baixa pressão na tubulação; o terceiro seria duas redes de água potável, sendo uma de alta pressão e outra de baixa pressão e a quarta e última seria uma rede satisfatória para todas as necessidades da população. Com esses estudos foi mudada a quantidade de água oferecida, de 100 litros, e criou-se uma nova média por habitantes para a distribuição de água nas residências, essa quantidade era de 200 litros por pessoa, mesmo sendo uma quantidade satisfatória, não era o ideal³⁴⁵.

Os cálculos foram feitos por Saturnino levando em conta o contrato com a Companhia Beberibe que tinha como obrigação o seguinte: em 1901 dever-se-ia oferecer 15 milhões de litros, em 1920 a quantia de 20 milhões, sendo assim em 1910 no mínimo que deveria ser oferecido era 17 milhões de litros, para todos os bairros que estavam no contrato. Levava-se em conta a medida de água que era medida para cada 10.000 prédios, mas essa região assistida pela companhia não chegava a ter 6.000 prédios, mesmo assim o excedente não era fornecido, além de que existia uma média de 7 pessoas da residência morando na região, qual o ideal seria que não passasse de 5 habitantes. Se for pensar no bairro do Recife que em 1910 tinha

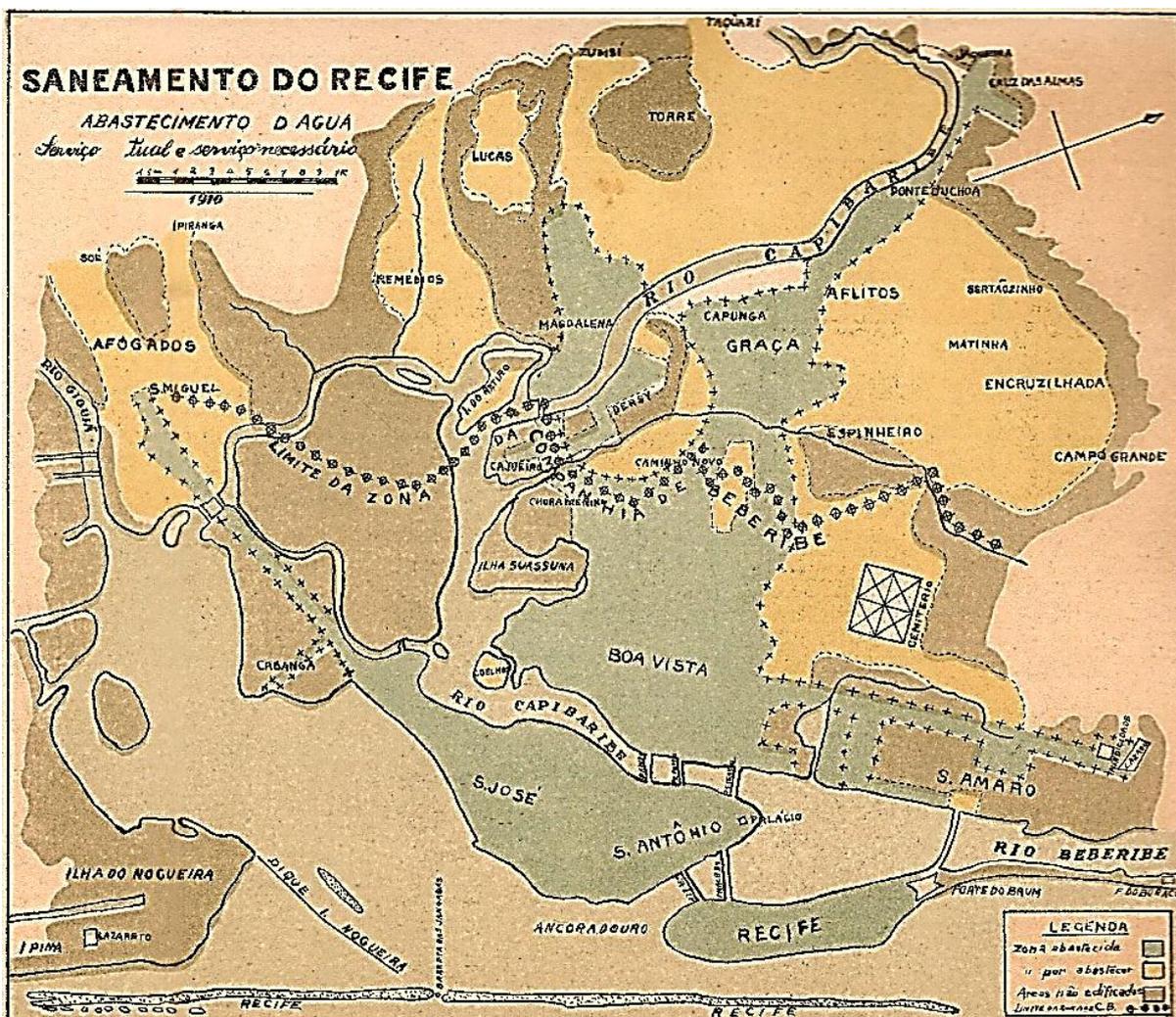
³⁴⁴ BRITO, Op. Cit. p.13.

³⁴⁵ BRITO, Op. Cit. p.p. 8-13.

1.180 edificações a cota seria muito menor, mesmo assim a companhia deixava de fornecer o suficiente para a região.

A cidade e o bairro do Recife eram carentes de saneamento. É após os levantamentos feitos pelo engenheiro chefe da comissão de saneamento, referente a população, a quantidade de prédios e a qualidade deles, como também relativo ao sistema de abastecimento de água, que ele pode construir o seu projeto para sanear o Recife, ver (Mapa 3). Como podemos ver em sua planta para o abastecimento de água há cores diferentes, sendo que cada uma correspondia a os seus planos: as áreas em verde era as antigas regiões abastecidas pela antiga companhia, as em amarelo são as regiões que virão a ser abastecidas pelo novo plano e as verdes cor de musgo, são as regiões não edificadas, mas que também fazem parte do seu plano, porque ele já pensava que um dia poderiam vir ser ocupadas e as localidades com as cruces eram os limites entre as regiões habitadas e que podem ser habitadas futuramente³⁴⁶. Se compararmos o mapa 3 com a planta da cidade do Recife feito por Douglas Fox poderemos perceber que as áreas que o antigo abastecimento supria era as zonas com um maior adensamento populacional, e no plano de Saturnino ele faz contemplar a cidade em quase toda a sua totalidade.

³⁴⁶ Esses dados correspondem ao pequeno quadro de legenda no mapa 3.



Mapa 3: Planta feita por Saturnino de Brito para o saneamento do Recife³⁴⁷.

Ele também notava que era comum a população responsabilizar os governos, passados e atual, pelos problemas urbanos, mas que costumava dizer em suas publicações sanitárias que o maior perigo para a insalubridade está dentro dos quarteirões, nas habitações e não nas ruas onde o sol e a ventilação exercem sua benéfica influência³⁴⁸. E se assim for, por maior que sejam os esforços do Diretor de Higiene, do Prefeito e do Chefe do Saneamento, apenas uma parte dos benefícios serão colhidos³⁴⁹.

Se via no bairro do Recife uma região insalubre e só se tornará saneada depois do normal funcionamento do serviço de águas e esgotos, como também com a reforma das habitações insalubres e da eliminação dos “mocambos”³⁵⁰. Sendo esse caminho que se seguirá

³⁴⁷ BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Saneamento de Recife: Descrição e Relatórios*. Recife: Imprensa Oficial. Vol. 1. 1948. s/n.

³⁴⁸ BRITO, F. Saturnino Rodrigues de. *Abastecimento d'água de Recife: Exposição aos Snrs. Accionaitas da companhia Beberibe*. Recife. 1911. Vol. 2. p.7.

³⁴⁹ BRITO, Op. Cit. p. 8.

³⁵⁰ Idem. p. 36.

ao longo do ano de 1910 até 1914, é nesse decênio que se iniciará as demolições dos prédios para dar lugar as novas avenidas mais amplas, bem iluminadas e ventiladas, e como um sistema de esgoto e abastecimento de água equivalente para a localidade, como também as obras do porto, que o fará um dos maiores do país, segundo a perspectiva da época. Foi no ano de 1910 que o cenário do bairro e do porto do Recife transformou-se, impondo um processo brusco a modernização, situação que os moradores e trabalhadores da localidade não esperavam como também foi o início de confrontos de interesses, entre os empreiteiros, os moradores e trabalhadores da localidade. As demolições foram um grande marco para Pernambuco, mas que também deixou grandes cicatrizes. A modernização do bairro portuário deixou muitas pessoas desabrigadas e sem uma fonte de renda, como também deixou muitos doentes. As obras foram causadoras de epidemias, porque, durante as obras, fez-se criar um lugar propício a doenças, localidades esburacadas, cheias de escombros, com lama e água parada, além dos animais das ruas, propícias para a proliferação de algumas doenças como a febre amarela, cólera, entre outras.

4 O PROCESSO MODERNIZADOR DO BAIRRO E DO PORTO DO RECIFE: DEMOLIÇÕES E POPULAÇÃO

“Pouco a pouco desaparece aos olhos não um bairro, mas um cenário de milhares de criaturas no seu presente e no seu passado³⁵¹”.

Pudemos constatar no decorrer do primeiro capítulo como fluía o cotidiano do bairro e o comportamento da sociedade dentro na localidade, além de entender um pouco como eram as condições de salubridade da freguesia. Já no segundo capítulo, vimos as dificuldades econômicas que Pernambuco passava, a partir do século XIX até as obras. Obras essas que foram projetadas para o favorecimento de uma pequena parcela da população recifense, a elite econômica e açucareira do estado. As tais obras de melhoramento do porto e do bairro do Recife que se iniciaram em 1909 não alteraram em seu princípio o cotidiano da população que frequentava a localidade durante este período, mas reverberou na economia do porto.

Durante o ano de 1910, a dinâmica do bairro portuário começou a ser alterada, principalmente a partir dos acordos e pagamentos das indenizações feitas aos proprietários das edificações. As negociações dos imóveis levaram ao “bota abaixo³⁵²”, que fez com que a rotina da população, dos comerciantes, dos empregadores e até os considerados “vagabundos”, pela sociedade da época, alterou-se. O espaço que antes era de convivência dá lugar aos escombros dos prédios, venda e compra dos materiais que foram retirados em bom estado das edificações, sendo que também viam os ônus, a poeira que incomodava os comerciantes que não haviam saído da localidade, dos acidentes de trabalho, do aumento da criminalidade, das lutas de populares e dos trabalhadores, como também a mudança dos costumes, entre outros. Sobre esse processo de demolição, Sette nos dá um relato bastante comovente sobre esse momento.

“Pouco a pouco desaparecia aos olhos não um bairro, mas um cenário de milhares de criaturas no seu presente e no seu passado. Comerciantes gordos de contos de réis, marinheiros de várias graduações, peregrinas do amor caro das pensões da Lingüeta, famílias modestas das habitações baratas em últimos andares de sobrados, quitandas e vendolas, quiosques e barracas, "raparigas" de fáceis leitos e pequenas pagas, arraigados moradores da

³⁵¹ SETTE, Op. Cit. p. 55.

³⁵² O bota abaixo é um termo usando no governo de Pereira Passos durante a reforma do porto e da Capital Federal (Rio de Janeiro) que antecedeu a modernização do Recife.

freguesia por devotos do Senhor dos Passos ou da Conceição do Arco, tudo, tudo se deslocava enquanto as picaretas golpeavam e os tetos se abatiam. Os esqueletos dos prédios meio derrubados equilibravam-se, e devassavam-se interiores impudicamente: paredes com restos de pintura a óleo, outras de simples caiçã, salas de visitas, alcovas, corredores, banheiros, cozinhas, mirantes, sotéias... E quantas histórias nesses interiores através de quatro centúrias!... Paixões, cobiças, amores, pecados, vagidos de nascituros e suspiros de moribundos, noites nupciais, lágrimas de separação, sustos de revoltas, conspirações de liberdade, escondimento de escravos, júbilo de festas públicas é íntimas...³⁵³

Muito do que Mario Sette descreve nesse trecho será o objeto de nossas discursões nesse terceiro capítulo, além de falarmos das mudanças estruturais, analisaremos um pouco do momento político em que o estado passou, nas eleições de 1911, que foi bastante conturbado e terminou com a vitória do general Dantas Barreto para governar Pernambuco. O novo governador manteve as dinâmicas das obras do bairro e do porto do Recife mesmo não sendo um projeto seu, sendo assim, sem alterar o seu cronograma.

Ao observarmos as mudanças causadas pelas obras de melhoramento do porto e do bairro do Recife, não focamos os nossos esforços em trabalhar a suas estruturas, construções e aparatos técnicos que vieram a melhorar o funcionamento do porto³⁵⁴. Haverá uma busca do olhar para as mudanças da rotina no fluxo do bairro e como ele se encontrava durante as demolições. Levara-se em consideração a pausa que houve nas obras em 1914, sendo este o limite temporal do trabalho, relacionado à falta de dinheiro e a primeira grande guerra. Com isso, o homem que frequentava e trabalhava no bairro de São Frei Pedro Gonçalves é o principal elemento, já que houve alteração do seu ambiente e nas condições da localidade, forçando-o a uma nova dinâmica.

4.1 AS OBRAS DO PORTO E DO BAIRRO DO RECIFE

Os comerciantes, os frequentadores, os trabalhadores e tantos outros por diversos motivos que circulavam pela região portuária, não imaginavam que as obras feitas no bairro e no porto do Recife causariam grandes transtornos e a população não sentira tanto as alterações feitas na freguesia, sendo que quando os trabalhos iniciaram-se, em 1910, a população ao se

³⁵³ SETTE, Op. Cit. p. 54/55.

³⁵⁴ Sobre essa temática pode-se ler no livro da historiadora Cátia Lubambo que sua referência se encontra em na bibliografia deste trabalho.

ver dentro do espaço que seria alterado, percebeu o quanto seria mudado nas suas vidas e na localidade. De acordo com Lubambo³⁵⁵ “acredita-se que a reforma urbana aconteceu por força a decisão alheia àquelas vinculadas aos serviços portuários; enquanto as obras na área urbana ocorreram entre 1910 e 1913, as obras do porto se estenderam até meados da década de 20...”. Pela fala de Lubambo de que a reforma urbana aconteceu por força e decisão alheia, percebemos a relação com que Bourdieu³⁵⁶ discute que sempre existirá o dualismo e que o estado influencia na forma de pensar da sociedade e para o caso da modernização do centro urbano, mais especificamente no de Recife, existira duas medidas principais, a primeira é afirma que modernizar é “bom” para a sociedade, sendo esse o pensamento da elite local que era apoiada pelo governo, e o segundo afirma que o que é antigo, tem que ser mudado, referindo-se ao bairro do Recife, já que ele abrigava uma parcela das “classes perigosas” da cidade. A partir disso vemos que o projeto afirmava que durante o processo modernizador, o que era malquisto na localidade teria que sair, isto é, a pobreza e as doenças, deixando o caminho livre para “o que se havia de mais belo” como foi feito na Capital Federal brasileira.

Para se colocar em prática o projeto de modernização, havia um corpo de funcionários altamente especializado, como os que faziam as funções consideradas simplórias, como, derrubar paredes, cavar, transportar entulhos, entre outras. Sendo que entre todos os funcionários, que estavam nos mais altos cargos, haviam alguns que conseguiram muito respeito e consideração dentro da sociedade, nada muito excepcional para a época, mas quando se anunciava a saída de um desses, havia uma mudança no olhar da sociedade, a elite, com relação aos trabalhos. Tendo como base essa relação pudemos observar que a saída de alguns importantes engenheiros das obras, ou o distanciamento de outros significativos funcionários, chegou a fazer com que algumas frentes de trabalhos desandassem, fossem paralisadas, além de alterar a rotina, já que eles estavam a frente dos trabalhos e para todos, os mais abastados, também promoviam o que era “bom” para a sociedade. Estes, entre outros acontecimentos, saída ou afastamento de funcionários, trouxeram mudanças para o andamento das obras do porto e do bairro do Recife, como já foi dito, afetando o cotidiano da sociedade, como o local de trabalho. Vemos que os mais afetados realmente com os problemas que existiam, ficavam de fora das discursões e do planejamento, sofrendo com os interesses da elite pernambucana. Para se entender a conjuntura que existia em torno dos trabalhos que foram efetuados entre os anos de 1910 a 1914, anos propostos na dissertação, como também

³⁵⁵ LUBAMBO, Op. Cit. p. 35.

³⁵⁶ BOURDIEU, Pierre. *Sobre o Estado: Cursos no Collège de France (1989-1992)*. São Paulo: Cia das Letras, 2014. p. 230.

não deixando de lado os acontecimentos que afetaram intimamente os trabalhadores e a sociedade recifense, precisamos ver as relações existentes nos locais de trabalho, e, também, observar os acontecimentos a partir do ano de 1909.

Ainda em 1909, antes do início da derrubada dos prédios do bairro do Recife, um ocorrido chamou a atenção entre os trabalhadores do porto e dos moradores da capital pernambucana: o prêmio da loteria saiu para um trabalhador das obras. Esse excepcional episódio mudou o ritmo das atividades no porto, como também o astral dos trabalhadores. A premiação, recebida pelo operário, foi dividida para ele e a filha de um falecido clínico da cidade, pois haviam feito o mesmo jogo e a quantia que foi repartida, 16.000\$000 réis. Tanto entre os trabalhadores quanto os moradores o prêmio animou a todos, por acreditarem que também poderiam tirar a sorte grande, o que deixou as obras em festa com o feliz destino de um dos funcionários. Enquanto a sorte de um operário trouxe a felicidade, os primeiros dias do ano de 1910 iniciaram-se em luto. Todo o bairro do Recife veio a ser fechado e as obras foram paradas quando a notícia chegou pelos jornais, comunicando à população do falecimento de Joaquim Nabuco. A capital pernambucana se comoveu com o fatídico acontecimento, e, como podemos observar, o fato não teve ligação com a modernização que estava sendo colocada em prática, todavia, ligava-se ao povo pernambucano, o que interferia diretamente nos trabalhos. Sobre o trágico acontecimento, o jornal *A Província*, no dia seguinte noticiou que “No bairro do Recife houve o fechamento dos comércios em grosso e vários estabelecimentos comerciais, como os bancos do bairro³⁵⁷.” A morte de Joaquim Nabuco mexeu com a capital pernambucana e fez com que a luto perdurasse por alguns dias, deixando as obras do porto paradas por um breve momento. Tais acontecimentos mostravam que as obras seguiam de acordo com o cotidiano da cidade e do bairro, o que os integravam diretamente com a sociedade e com a cidade, da mesma forma que a cidade se integrou à rotina das obras.

Diante de diversos acontecimentos inusitados para a época, muito que se sucedia dentro das obras do porto chamavam a atenção da população, curiosos, como também dos responsáveis pelos trabalhos. Entre tantos acontecimentos, iremos ressaltar dois, sendo estes calhados no ano de 1910. O primeiro se deu no mês de junho, com o estranho fato de ter sido encontrado no fundo do porto, por um escafandrista, um casco de navio de metal³⁵⁸, em um mergulho de rotina para o assentamento de blocos de pedras para a construção do novo dique.

³⁵⁷ A PROVÍNCIA, 16 de janeiro de 1910. p. 1.

³⁵⁸ A PROVÍNCIA, 01 de junho de 1910. p. 1.

O inusitado caso fez com que muitos curiosos se interessassem pelo assunto, invadindo o local de trabalho e transformando a rotina dos operários e do trabalho na localidade. O outro fato foi um tesouro³⁵⁹ que foi descoberto enquanto se fazia a demolição dos prédios da rua de São Jorge³⁶⁰. Esse achado foi atrativo para os pobres operários da demolição, pois agora todos ficaram ansiosos para poder achar uma fortuna como esta, e, quem sabe, poder mudar de vida. Desta forma, os trabalhadores se empenhavam e as demolições seguiam em ritmo acelerado. Estes dois fatos chamaram a atenção para as obras, que ocorreram ainda no início de 1910. Entre os episódios ocorridos dentro das obras, a saída de J. Pulligny foi o mais impactante, pois desestabilizou o andamento e a credibilidade dos trabalhos.

A notícia quando veiculada pelos jornais, abalou tanto as obras do porto quanto certa parcela da sociedade pernambucana. A saída de J. Pulligny, diretor geral da “Société de construction du port de Pernambuco”, fez um estrago na credibilidade da comissão que cuidava dos trabalhos. A notícia já vinha circulando há um tempo nos jornais locais, mas sem nada certo, porém, no dia 22 de janeiro, sai um nota no jornal afirmando que em meados de fevereiro de 1910, ele deixaria o cargo no Recife para assumir o de diretor da mesma empresa em Paris³⁶¹. A notícia impactou a “todos”, pois ele passava muita confiança, pelo seu trabalho e em seus discursos, fazendo com que se acreditasse que terminaria logo a tão esperada melhoria do bairro e do porto do Recife. Com a sua saída o cargo ficou em aberto, mas logo foi preenchido pelo engenheiro da “société des Batignolles”, sociedade que aliou-se à “Société de construction du port de Pernambuco”, para terminar as obras. O discurso inflamado produzido na festa oficial de inauguração das obras do porto, falava que a Veneza americana se transformaria na New York do Sul³⁶², o que animou muitos dos interessados na reforma. Porém, esse entusiasmo cessou, porque o engenheiro J. Pulligny estava deixando o empreendimento, e o seu afastamento fez com que caísse a credibilidade da modernização.

A saída do engenheiro J. Pulligny foi um baque para as obras, apesar de que sempre havia o afastamento de outros importantes engenheiros, em diversos momentos e de diversas especialidades. Um dos funcionários que mais se afastou de suas funções, foi Alfredo Lisboa, que sempre estava indo e voltando do Rio de Janeiro, além do que as suas passagens pela Capital Federal nunca eram de curto período. Ele sempre argumentava que a demora se dava por conta da busca por melhores condições para as obras pernambucanas. No período em que

³⁵⁹ O tesouro encontrado foi trazido de Portugal por um padre a muito anos.

³⁶⁰ A PROVÍNCIA, 17 de julho de 1910. p. 7.

³⁶¹ A PROVÍNCIA, 22 de janeiro de 1910. p. 1.

³⁶² Pode-se ver na íntegra do Capítulo 3. p. 111.

passava afastado, havia um retardo no andamento das obras, e, era dito pela elite da época que esse desando ocorria pela falta de um braço forte na administração. Uma das vezes em que ele se afastou, foi no início de 1910, quando pediu uma licença de três meses para descansar no Rio Grande do Sul³⁶³. Tal pedido foi atendido, e quem ficou em seu lugar foi o Torres Colrin, que não conseguiu conduzir da mesma forma o andamento do melhoramento do porto. Outro engenheiro que se distanciou, foi o Morais Rego³⁶⁴, engenheiro da comissão fiscal, junto às obras do porto. Em sua ausência, as obras ficaram paralisadas, estas que compreendiam o calçamento da avenida Central e Marquês de Olinda, como também a entrega dos lotes às pessoas que compraram terrenos nessas avenidas e pretendiam edificá-las³⁶⁵. Quando houve o seu retorno, as obras retomaram. Esses exemplos nos fazem ver o quanto se mostrava importante a presença destes funcionários para o andamento e cotidiano da obra do porto e bairro do Recife.

Mesmo com tantos encaixos, com saídas e afastamentos de empregados do mais alto escalão das obras do porto, os cargos nunca ficavam vazios, havia sempre a reposição de novas pessoas. Um dos problemas que foram logo contornados pelo corpo de profissionais, foi a construção dos armazéns para se guardar os produtos de importação e exportação, que eram de grande importância. No entanto, no final de 1910, houve modificações no que já se tinha acordado em relação à construção dos armazéns. José Seabra, ministro da Viação e Obras Públicas, anulou o despacho pelo qual o seu antecessor na pasta das obras públicas, Francisco de Sá, concedia autorização à firma italiana Antônio Januzzi & Cia, a construção de armazéns externos (Imagem 9). Segundo José Seabra, os citados armazéns deveriam ser construídos pela Comissão Fiscal Administrativa das Obras do Porto e não por outra firma, não havendo deste modo gastos extras na contratação de novas empresas, já que estava escasso o dinheiro para as obras.

³⁶³ A PROVÍNCIA, 03 de março de 1910. p. 1.

³⁶⁴ A ausência do Morais Rego, se deu por esta no norte da república a serviço do ministério da viação modo

³⁶⁵ A PROVÍNCIA, 29 de janeiro de 1914. p. 1.

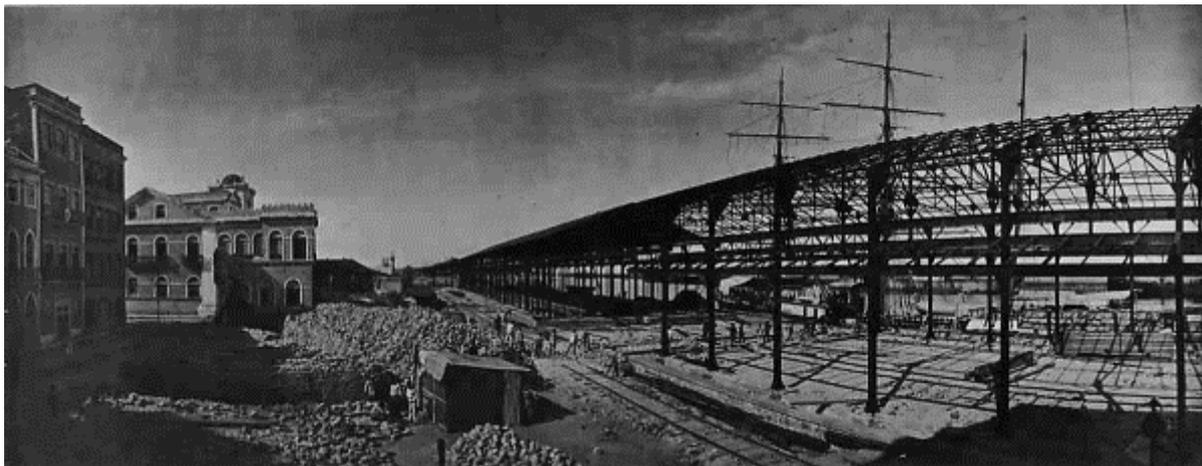


Imagem 9: Construção de Armazém: Armazém; Construção; Obras do porto; bairro do Recife³⁶⁶.

Como podemos ver na imagem 9, em adiantado estado de construção, diversos armazéns com suas estruturas todas em aço³⁶⁷. Conseguimos ver pela imagem que além dos armazéns, outros trabalhos estavam sendo feitos simultaneamente, observando os pequenos blocos de pedras, que viriam servir para o calçamento das novas avenidas e ruas da freguesia. A Comissão Fiscal Administrativa das Obras do Porto, que estava à frente das obras, gostava de deixar claro que estava dando andamento aos trabalhos, e uma das formas era fazer os lançamentos dos editais. Esses tão importantes editais circulavam nas páginas dos periódicos, e, pudemos encontrar quatro editais que estavam sempre presentes, quase que diariamente, nos jornais da capital pernambucana. Eram os seguintes comunicados: edital de desapropriação ou demolições, editais de leilões dos materiais das demolições, editais de contratação de empresas para as demolições e editais para contratação de firmas que viesse oferecer materiais para as obras do porto. Os editais de demolições eram o mais comum, pois a todo instante precisava-se negociar e dar continuidade às obras. Com relação às demolições, além dos prédios comerciais e as residências, houve a demolição de alguns patrimônios como a matriz do Corpo Santo e o arco da Conceição³⁶⁸, mas, dentro desse processo de derrubada de prédios, ocorreram bastante infortúnios: os acidentes³⁶⁹, que vitimaram muitos dos trabalhadores e transeuntes.

³⁶⁶ Fonte: Disponível em: < <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/669-construcao-de-armazem> > Acessado em: 03/05/2018.

³⁶⁷ O início das construções dos armazéns tem-se apenas em 1913 e a imagem e que foi utilizada é compreendida entre os anos 1913 e 1914.

³⁶⁸ Sobre o assunto da demolição da matriz do Corpo santo e do arco da Conceição o ponto 3.2.2 trará mais informações.

³⁶⁹ Sobre as demolições e os acidentes dentro das obras do porto de bairro do Recife será explorado com mais detalhes no ponto 3.2 deste capítulo.

Os editais que estavam sendo veiculados nos jornais chamaram-nos a atenção porque era um alerta para o andamento das obras, e fazia com que toda a população recifense pudesse ver que as obras seguiam, como também nos mesmos jornais, circulavam as cobranças sobre os trabalhos que seguiam, ou os que estavam parados. Os editais de leilões, dos materiais que foram retirados das edificações, atraíam a atenção de muitos ex-moradores do bairro, pois com o problema habitacional, muitos compravam o necessário para construir os seus mucambos, por serem baratos³⁷⁰. Materiais espalhados pelas ruas não faltavam. Segundo Miranda, “Becos e ruas inteiras foram destruídos, como as ruas da Cadeia, do Comércio e dos judeus. Nelas, entulhavam-se telhas, azulejos, madeiras, lajes, tijolos, resquícios de destruição do velho casario³⁷¹”. Os mesmos ex-moradores do bairro portuário que por necessidade compravam o que era possível de ser reutilizados, faziam as suas críticas nos blocos carnavalescos às obras, referindo-se às dificuldades habitacionais³⁷², que podemos trazer como exemplo, o Bloco de carnaval Fantoches, cujos versos da marcha cantavam-se o seguinte: “dragas cavavam patas de siris enquanto os trabalhadores trituram pedras”. Essa crítica se dava por ver que o governo não tinha preocupação alguma com a construção de casas operárias, porém, havia um ímpeto em destruir as antigas habitações dos operários, como também escavar o fundo do porto para atrair as novas embarcações, as mais modernas de sua época. Essa, entre outras reclamações populares, alertava a péssima condição que os menos favorecidos encontravam-se, sem habitação e com fome dentro do centro do Recife³⁷³.

Além dos problemas habitacionais que os mais pobres sofriam, outros problemas oriundos da pobreza surgiram no bairro do Recife: uma onda de pequenos furtos. A difícil situação que se encontravam vários moradores recifenses, as poucas moradias, o aumento nos aluguéis e a falta de pagamentos que levaram à fome³⁷⁴ dos operários na região central, fez com que muitos desses trabalhadores fossem levados à práticas ilícitas, a gatunagem. Comumente haviam policiais prendendo homens em seus postos de trabalho dentro das obras do porto e do bairro do Recife, já que os assaltos a transeuntes, como também às casas comerciais, não paravam. Os jornais quase que diariamente noticiavam os ocorridos. A situação ficou tão grave que houve diversas solicitações para o aumento das rondas, bem como no número de praças à noite, mas em especial durante o dia dentro da freguesia, sendo estes pedidos atendidos, já que qualquer um que trabalhava na localidade era um possível

³⁷⁰ Ver as vendas pelos editais será melhor discutida no ponto 4.2.1.

³⁷¹ MIRANDA, Op. Cit. p. 166.

³⁷² A PROVÍNCIA, 05 de fevereiro de 1910, p. 1.

³⁷³ O tema será melhor trabalhado no ponto 4.3.1.

³⁷⁴ O tema será melhor trabalhado no ponto 4.3.2.

suspeito. Vemos que as péssimas condições de trabalho, moradia e alimentação fez com que o trabalhador do porto abrisse mão de sua dignidade para poder colocar alimento na mesa de suas famílias. O progresso que se falava no período não era para todos e os que mais se esforçaram eram os que mais sofriam nesse processo. O principal problema que levou os trabalhadores para o crime foi a falta de dinheiro nas obras. Os seus pagamentos atrasavam por meses³⁷⁵. Em 1914 a falta de dinheiro era geral, e foi o que fez parar todas as frentes de trabalho³⁷⁶.

Entre tantos acontecimentos importantes durante as obras, a transição do governo pernambucano – a eleição de 1911³⁷⁷ – foi um deles. A disputa nas urnas entre o conselheiro Rosa e Silva e o general Dantas Barreto não ficou apenas nas cédulas, foram às ruas em confrontos diretos, entre população e a polícia. Desses enfrentamentos sempre saiam feridos e, algumas vezes, até mortos. Dessa rivalidade que se iniciou politicamente, saiu vitorioso Dantas Barreto, que para muitos de seus contemporâneos, foi um resultado questionável. Com a vitória do candidato da oposição, em dezembro do mesmo ano, o engenheiro Saturnino de Brito apresentou sua carta de demissão, esta que não foi aceita. Segundo o próprio Saturnino, Dantas Barreto “trazia para o Governo do Estado o empenho de concluir o serviço de saneamento³⁷⁸”, o que fez com que continuasse à frente das obras de saneamento do Recife.

Com a continuidade de Saturnino nas obras de saneamento da capital pernambucana, as políticas de demolição para o melhoramento do saneamento continuaram. Estas políticas tinham como principal afirmação, serem necessárias as demolições de casa e estabelecimentos comerciais considerados insalubres para se ter uma cidade saneada. O importante era manter o curso das obras, porém não se olhava para o povo, pois para os políticos e capitalistas do início do século passado, era importante ter uma cidade saneada, longe das doenças e da pobreza.

De acordo com o pensamento da época, temos como referência os dizeres de Lubambo³⁷⁹: “independentemente da posição pessoal de Saturnino de Brito frente a reforma do bairro do Recife, o plano de saneamento da cidade foi enquadrado dentro do discurso higienizador modernizador, favorecendo a implantação das obras no bairro do Porto”. Desta forma, a higienização era um argumento que reforçava a necessidade do bota abaixo, este que

³⁷⁵ O tema será melhor trabalhado no ponto 4.2.1.

³⁷⁶ O tema será melhor trabalhado no ponto 4.3.2.1.

³⁷⁷ Poderá se ver mais detalhes da eleição de 1911 no ponto 4.1.2.

³⁷⁸ BRITO, Op. Cit. p. 7.

³⁷⁹ LUBAMBO, Op. Cit. p. 100.

foi um processo tão feroz para o bairro de São Frei Pedro Gonçalves e para a sua população. Notava-se a diminuição dos prédios dentro da paisagem do bairro do Recife e segundo Brito³⁸⁰ existiu “uma diminuição de prédios no passar do ano de 1911 para o de 1912, devido as demolições no bairro do Recife, para as Obras do Porto, e as feitas pela Prefeitura, desde 1910, e pela Comissão de Saneamento”. O que, segundo o próprio autor, desanimou a reconstrução de novos prédios, prejudicando ainda mais o problema habitacional dentro da cidade, já que se encontrava em estado precário.

Para tentar sanar o problema habitacional, incentivando novas construções, o governo do estado instituiu em 4 de novembro de 1913, a lei de isenção fiscal do imposto predial aos prédios que fossem “construídos ou reconstruídos³⁸¹” em certo prazo, seguindo os planos higienicos³⁸² de Saturnino de Brito. Sendo este um ato que atraiu louvores e simpatia daqueles que se preocupavam com o assunto da habitação. Como grande número de demolições e poucas construções, a prefeitura do Recife resolveu fazer o recenseamento estatístico predial em 1913, o que poderia ajudar no futuro em novas obras, para que não houvesse os mesmo problemas que existiram no início das obras do porto e do bairro do Recife.

Segundo o recenseamento estatístico predial e domiciliar feito pela prefeitura do Recife em 1913, que excluía os prédios do arquipélago de Fernando de Noronha – este que era compreendido como distrito do bairro do Recife. Na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves haviam 683 prédios de alvenaria e nenhum de taipa, haviam também 11 mucambos, tendo no total 694 edificações³⁸³. O mesmo recenseamento analisou também o número de prédios pela densidade populacional, sendo que incluiu em seus cálculos 231 prédios existentes em Fernando de Noronha, além de uma população de 1.179 pessoas que estavam a bordo das embarcações que se encontravam no porto. Entretanto, os números não são tão exatos, mas essas informações ajudaram muito para entender como se encontrava a situação do bairro do Recife no decorrer das obras. A região portuária junto com a ilha de Fernando de Noronha tinha uma população de 5.146 pessoas, lembrando que 1.179 estavam a

³⁸⁰ BRITO, Op. Cit. p. 75.

³⁸¹ A lei cogita do aproveitamento de velhos prédios dando-lhes apenas uma fachada nova; a lei favorece exclusivamente a construção dos prédios em condições rigorosamente sanitária, e nesta condições não estão os prédios estreitos e compridos, como alcovas iludidas, ou não, por claraboias ou pelas janelas que deitam para as “áreas internas”, verdadeiros poços de ar, profundos, sombrios e malsãos. As aplicações da lei devem estar de acordo com o seu objetivo, para que sejam de benéficos resultados. BRITO. Op. Cit. p. 45.

³⁸² O plano higiênico que é concebido por Saturnino de Brito, pode ser melhor analisado em sua obra: BRITO, F. Saturnino Rodrigues de. *Saneamento de Recife: Descrição e Relatorios*. Recife, imprensa oficial. Vol. 1. 1917. p. 45 a 52.

³⁸³ Dados retirados do quadro número 5 em Brito (1917, p. 80).

bordo de embarcações. As duas localidades juntas tinham 975 prédios e 842 domicílios. A densidade populacional da localidade chegava a 5,66 pessoas por prédio, e nos domicílios a 6,11 habitantes³⁸⁴. Pelos cálculos feitos a partir da quantidade de prédios possivelmente existentes no bairro do Recife, as contas não batem, porque quando é feito apenas pelo número de prédios, haviam um total de 694, e com os de Fernando de Noronha, segundo o recenseamento, haviam 975. Se subtrairmos o número de prédios ditos existentes na ilha, ainda assim dá um número superior às primeiras contas, 744 prédios. Mesmo com essa diferença, temos em mente a quanto andavam as obras, principalmente as demolições, que, ao lembrarmos do quadro 6, no primeiro capítulo, constatamos que o bairro do Recife tinha um total de 1.180 prédios.

Ao pensar na discrepância dos números relacionados aos prédios do bairro do Recife, percebemos o quanto foi grande o problema habitacional que atingiam as classes menos abastadas³⁸⁵. Porém, o que incomodava as elites locais eram os problemas que as obras do porto estavam trazendo para a economia local. Pernambuco havia passado por algumas crises econômicas no início do Século XX, uma delas e bem conhecida foi a de 1903, que durou até 1910³⁸⁶. Sobre esse momento, Lubambo³⁸⁷ nos informa que é “quando a economia exportadora de Pernambuco viu-se mais outras vezes, obrigada a levar o açúcar ao mercado interno”. Para os canavieiros, foi um período de grande prejuízo, visto que para eles os lucros reais estavam no mercado externo. De acordo com o que Lubambo³⁸⁸ pode nós dizer sobre 1910 é que, foi o ano “em que o valor das importações superava o das exportações, e que os direitos de exportação compunha em torno de 40% a receita do Estado de Pernambuco, tiveram início as obras de reforma do Bairro do Recife”. O que intrigava a todos era que, mesmo com o déficit econômico o estado manteve as obras. Porém, para ser feito, houve durante o ano grande movimentação de dinheiro para os trabalhos, sendo que os valores gastos nas obras do porto e do bairro do Recife foram nutridos pelo governo federal e não o estadual, garantindo o início das obras.

³⁸⁴ Dados retirados do quadro número 6 em Brito (1917, p. 81).

³⁸⁵ Veremos mais dados sobre as demolições e o número de prédios demolidos como o de pessoas que perderam as suas moradias ou seus locais de trabalhos no ponto 3.2.1 deste capítulo.

³⁸⁶ Analisando os quadros que se encontra no apêndice 2 e 3 do livro de Eisenberg, “Modernização sem Mudanças”, nas páginas 260 a 263, notamos que o que causa o problema econômico em Pernambuco é o aumento da produção de açúcar por diversos países no mundo nesse período citado, aumento esse que se deu na produção tanto de açúcar de cana, como no de beterraba.

³⁸⁷ LUBAMBO, Op. Cit. p. 47.

³⁸⁸ Idem. p. 48.

No ano de 1910, quando se inicia as obras de demolição do bairro do Recife, a economia açucareira estava avançando, principalmente em prol a industrialização que estava aos poucos eliminando os setores de subsistência. No mesmo ano havia cerca de 187 usinas em todos país, elas se dividiam da seguinte forma no território nacional, com afirma Singer³⁸⁹: “46 em Pernambuco, 31 no Rio de Janeiro, 62 em Sergipe, 12 em São Paulo, 7 na Bahia, 6 em Alagoas, etc.”. Essas usinas rendiam para o país o valor de 66.357 contos, sendo que cada estado tinha a seguinte contribuição: “21.450 (32%) provinham do Rio de Janeiro, 18.738 (28%) de Pernambuco, 8.943 (13%) de Sergipe, 9.356 (14%) de São Paulo, 3.714 (6%) da Bahia, 3.150 (5%) de Alagoas³⁹⁰”. Em 1911 a maior parte da produção pernambucana foi escoada pelo porto do Rio de Janeiro, porque o porto do Recife estava em processo de reforma. E não foram apenas os produtos pernambucanos que saíram do Brasil pela Capital Federal, as produções dos outros estados faziam anteriormente suas vendas pelo porto recifense. Sendo assim, o porto e o estado de Pernambuco perderam muito em exportações, deixando de arrecadar uma grande quantia de dinheiro.

Entre tantas dificuldade, econômicas, estruturais, sociais, habitacionais, passadas durante o período de modernização do bairro e do porto do Recife, os de saúde eram um dos que mais afetavam diretamente a rotina da freguesia. Os distúrbios relacionado as condições de higiene e a saúde do distrito não o afligia na mesma proporção que antes, entretanto, era um mal que estava presente a toda a população como aos trabalhadores das obras. Desta forma, observaremos como se encontravam as condições de saúde no período das obras, estas que vieram para sanar as dificuldade higiênicas do bairro.

4.1.1 A saúde no período das obras do porto

As obras do porto e do bairro do Recife, principalmente a do bairro, foram planejadas com o intuito de sanar os problemas estruturais, para dar mais fluidez dentro da localidade, como também resolver os problemas relacionados aos diversos casos de doenças. O porto era a porta de entrada, muitas vezes, das epidemias que se propagavam pelo centro da capital pernambucana, pois, nesta freguesia, existiam condições favoráveis ao desenvolvimento das doenças. O bairro São Frei Pedro Gonçalves era considerado o de pior estado sanitário da

³⁸⁹ SINGER, Op. Cit. p. 312.

³⁹⁰ Idem. p. 312.

capital, segundo os estudiosos da época. O órgão responsável por fiscalizar as condições de higiene da cidade era a Inspetoria de Higiene³⁹¹, que sempre reformulava as propostas sanitárias a serem postas em prática no estado de Pernambuco. De acordo com Lubambo³⁹², “através desta política haviam-se institucionalizado as vias de classe pobre, como o propósito de remover, através da limpeza pública, tudo que fosse considerado insalubre, eram revistados calhas, telhados, quintais, caixas d’água, tanques, jarras, tinas e os barris”. No entanto, não era suficiente para frear os casos de doenças e principalmente de epidemias que assolavam a cidade do Recife.

Durante o período que se deu a modernização do porto e do bairro do Recife, houve diversos casos de diferentes doenças, como a febre tifoide, o paludismo, a varíola, o sarampo, a coqueluche, a escarlatina, a difteria, a gripe, a disenteria, a peste bubônica, a febre amarela, a lepra, o beribéri e a tuberculose. Entre 1909 a 1914 algumas dessas doenças tiveram um decréscimo em seus casos, já outras tiveram um aumento, porém, não foi em todo o período citado, mas em alguns anos em específico. O caso mais alarmante foi o da epidemia de varíola, que teve uma crescente dos casos entre os anos de 1910 e 1911, chegando a níveis alarmantes, segundo os especialistas da época. Tudo indica que esse aumento teve a ver diretamente com as obras que estavam sendo feitas no bairro do Recife, pois este foi o período que houve maior número de demolições de prédios, o que afetou justamente na qualidade e quantidade de moradias existentes no centro recifense. Outra doença que chegou a ter um índice assustador para a sua época, foi a tuberculose, que de 1910 à 1914, teve um grande número de casos, e que veio a se estender por mais anos. A tuberculose prolongou-se por todo o período das obras e o aumento dos seus casos se deu provavelmente por conta da diminuição das moradias na região central do Recife, como foi o caso de outras doenças oportunistas. O processo de demolição para a melhoria do bairro portuário fez com que a cidade não tivesse estrutura suficiente para suportar o grande número de indivíduos. Tanto os trabalhadores das obras do porto, quanto os residentes mais antigos, foram forçados a morar em cubículos promíscuos e insalubres, o que fez com que as condições de moradias piorassem em toda a capital pernambucana.

³⁹¹ Até 1911, a Inspetoria de Higiene funcionou com dependência as Delegacias de Saúde Pública subordinada a Diretoria de Higiene e Saúde pública do Estado. Vários higienistas estiveram à frente da repartição, em meio à reformulação de uma nova proposta de política sanitária. LUBAMBO, Op. Cit. p. 80.

³⁹² Idem. p. 81/82.

O grande mal que as obras do porto trouxe para o povo recifense foi o aumento dos casos de varíola, como pode nos afirmar Monteiro³⁹³, quando “a última epidemia foi a de 1910 a 1911 com 1432 e 2440 óbitos respectivamente, está associado a essa mortalidade o trabalho das obras do Porto e da nova rede de esgoto no Recife”. Esses são os dados de toda a cidade, já que não havia como contabilizar apenas os dados do bairro do Recife por não se ter ideias de quantas pessoas ainda residiam na localidade. Ainda, segundo com a afirmação de Monteiro³⁹⁴, “nas cinco epidemias, os indivíduos acometidos de varíola, possivelmente, não eram vacinados”, o que fazia com que os casos se proliferassem com maior facilidade entre o povo recifense. Esta situação podemos ver no quadro 17, que vai nos dar o número de mortes geral e os números de casos por varíola, como também o número aproximado da população do Recife.

Quadro - 17						
Coeficiente de mortalidade no município do Recife – 1909 a 1914						
Anos	1909	1910	1911	1912	1913	1914
População	210.000	215.000	220.000	250.000	230.000	235.000
<i>Mortalidade geral</i>	7.227	8.541	9.891 ³⁹⁵	7.677	6.894	7.198
<i>Moléstia transmissíveis (incluindo varíola)</i>	2.612	3.812	4.680	3.016	2.521	2.334
<i>Epidemia de varíola</i>	383	1.432	2.440	72	451	153
<i>Mortalidade ordinária (excluídos os óbitos provenientes da epidemia de varíola)</i>	6.844	7.451	7.451	6.915	6.443	7.045

Fonte: BRITO, F. Saturnino Rodrigues de. **Saneamento de Recife: Descrição e Relatórios**. Recife, imprensa oficial. Vol. 1. 1917. p. 35.

Como podemos analisar no quadro 17, notamos que existiu um aumento da mortalidade do povo recifense entre os anos de 1910 e 1911, como houve também uma crescente no número de mortes por moléstias transmissíveis de 1910 à 1912, mas o que espanta é o caso dos anos de 1910 e 1911 pelo aumento da epidemia de varíola, que assolou o Recife. O caso dessa moléstia conseguiu ser controlado, de acordo com o que Monteiro³⁹⁶ diz

³⁹³ MONTEIRO, Op. Cit. p. 38.

³⁹⁴ Idem. p. 38.

³⁹⁵ Não obstante, ao final de 1911, o governo estadual corrigiu o número de óbitos no Recife para incrível marca de 10.254 vítimas. Tendo a mencionada cidade, em 1911, uma população aproximada de 200 mil habitantes, perfazendo uma taxa de 51,27 óbitos por 1000 habitantes. ZACARIAS, Audenice Alves dos Santos. *Lei Eleitoral Rosa e Silva: Desafios à organização do sistema eleitoral na primeira República*. 2017. Tese (Doutorado em história) Departamento de história, Universidade Federal de Pernambuco. Recife p. 188.

³⁹⁶ MONTEIRO, Op. Cit. p. 38

sobre 1911, cujo “o Instituto Vacinogênico chegou a distribuir 32.965 tubos, sendo vacinadas mais de sessenta mil pessoas. Assim, aos poucos, a varíola foi se extinguido na capital pernambucana, chegando a não registrar óbitos em 1916, 1917 e 1918”. Além da varíola, outras doenças foram combatidas. A febre amarela, que segundo Sette³⁹⁷, “as cacimbas dos Recife sofreram uma guerra tremenda por volta de 1912, quando a saúde pública encarou a sério o combate à febre amarela. Mandavam aterrá-las...”. Porém, o combate às doenças no ano de 1913 foi mais acirrado, pois não havia lugar onde os funcionários da Inspetoria de Higiene não pudessem entrar, como podemos ver no Art. 70º do Regulamento do Serviço Sanitário do Estado de Pernambuco de 1913:

Art. 70º - nas visitas que a autoridade sanitária fizer aos hotéis, casas de pensão, de modos, hospedarias, albergues, avenidas, estalagens e outras habitações do mesmo gênero. A hospitais, casas de saúde, maternidades, enfermarias particulares, asilos, pensões, colégios, escolas, teatros, casas de divertimentos (cabarés), fábricas, oficinas, etc., ser-lhe-a facultada a entrada imediatamente sempre que o exigir o interesse da saúde pública³⁹⁸.

O art. 70º nos faz perceber que não importa a instituição ou o tipo dela, os inspetores de saúde têm por obrigação e o direito irrestrito de adentra-la, como diz no mesmo artigo, “a entrada imediata sempre que o exigir o interesse da saúde pública³⁹⁹”. Mais do que isso, nota-se que o termo “polícia” realmente é levado em consideração. O ano de 1913 foi o qual o governo começou a trabalhar mais duro no combate às doenças que acometiam o Recife. É com o novo Regulamento do Serviço Sanitário do Estado de Pernambuco, do dia 12 de Junho de 1913, que a situação começa a mudar dentro da capital. O então regulamento, no Art. 410, coloca como todas as edificações habitadas, alpendre, barracão, telheiro, tenda, choupana, mucambos, vagão e outras construções análogas, deveriam ser consideradas moradia, para fins do presente regulamento⁴⁰⁰, fazendo que houvesse mais cuidado com todos os tipos de edificações dentro da cidade, para conter novas epidemias. Também colocou como moléstia de notificação compulsória: febre amarela, peste, cólera e moléstias coleriformes, varíola, difteria, infecção puerperal nas maternidades, oftalmia dos recém nascidos nas maternidades, creches e estabelecimentos análogos, tifo e febre paratífica, lepra ulcerada, tuberculose

³⁹⁷ SETTE, Op. Cit. p. 218.

³⁹⁸ Regulamento do Serviço Sanitário do Estado de Pernambuco, Decreto legislativo nº 1201 de 12 de Junho de 1913. p. 53.

³⁹⁹ Regulamento do Serviço Sanitário do Estado de Pernambuco, Decreto legislativo nº 1201 de 12 de Junho de 1913. p. 53.

⁴⁰⁰ APEJE – Arquivo secretaria de Saúde, Regulamentos diversos; Caixa 5. Regulamento para serviços de higiene no estado 1913. p. 57.

(quando houver eliminação do bacilo específico), impaludismo, escarlatina e sarampão; ocorreram em colégios, asilos e outros estabelecimentos congêneres: beribéri e disenteria. Os funcionários da Inspetoria de Higiene atacaram todos os possíveis focos de novas proliferações de doenças, fazendo como que não houvesse espaço para a difusão destes maus. Para a população, aqueles que não seguissem o que havia sido colocado em lei, seriam multados. Desta forma, começou-se a ter uma redução dos casos de doenças dentro da capital do estado e principalmente dentro do bairro do Recife.

Além da luta contra as doenças que houve dentro do Recife, o estado participou de outra grande batalha, se assim podemos dizer, sendo essa eleitoral: o enfrentamento nas urnas e nas ruas entre os candidatos Rosa e Silva e Dantas Barreto e os seus seguidores. A este confronto nós já fizemos menção, mas é nesse próximo ponto que poderemos melhor observar como se deu tal embate, ente conservadores e liberais, oligarquias contra o povo, polícia contra o exército, e o voto da população contra o voto da elite.

4.1.2 O processo eleitoral de 1911 no estado de Pernambuco: Dantas Barretos assume o poder

Como vimos no capítulo 2, as obras do porto e do saneamento do Recife começaram durante o governo de Herculano Bandeira, que tinha intenções de fazer uma mudança política enxugando as contas do Estado, semelhante ao que foi feito por Nilo Peçanha no Rio de Janeiro⁴⁰¹. Vimos que o governador do Estado não consegue colocar em prática o seu plano político, desta forma, mantendo as práticas dos governos que o antecederam: as governanças rosistas⁴⁰². Acreditava-se também que o maior feito do governo de Herculano Bandeira seria terminar as obras do porto do Recife⁴⁰³, que havia começado e que não conseguiu chegar ao seu término.

⁴⁰¹ Sobre esse ponto ler no Capítulo 3 o ponto 3.1.

⁴⁰² É colocado que os governos do estado de Pernambuco é dominado pela política rosista porque desde de 1882 depois que Rosa e Silva foi eleito deputação provincial, sendo reeleito nos anos seguintes e foi vice-presidência da República durante o período 1898-1902, comanda politicamente Pernambuco.

⁴⁰³ ZACARIAS, Op. Cit. p. 154. Zararias chega a afirmar que “Não obstante, a exemplo de Manaus, Belém, Porto Alegre, Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro, Recife do Início do século XX também foi lançada à modernização urbanística. Deste modo, a oligarquia rosista decidiu como carro chefe de suas ações as obras de saneamento básico e embelezamento paisagístico. Tendo como espaço principal de recriação arquitetônica e de planejamento urbano o novo centro comercial e portuário no bairro de Recife, entre o Cais de Apolo e o Oceano Atlântico.”

Assim a sua política continuava igualmente a dos seus antecessores, outros governantes rosistas, como os do Desembargador Sigismundo Antônio Gonçalves, Antônio Gonçalves Ferreira, Joaquim Correia de Araújo e outros que os antecederam. Os seus contemporâneos, a elite econômica de Pernambuco, acreditavam que Herculano Bandeira não tinham capacidade nem compromisso com o Estado. Então, essa falta de compromisso se dava pela falta de manutenção na infraestrutura das urbes pernambucanas, bem como da permanência do péssimo estado sanitário da cidade. De acordo com os dizeres de Zacarias⁴⁰⁴, “o exemplo disso era o número assombroso de mortes decorrentes de doenças advindas da péssima organização urbana dos municípios pernambucanos. Uma situação que não era em nada melhor na capital pernambucana”. Recife já tinha fama de ser um lugar insalubre, como vimos no primeiro capítulo, com os diversos nomes que eram dados a ele. Esta má fama se espalhava por todo o país pela sua inadequada higiene, como afirmou Zacarias⁴⁰⁵, que cairá no projeto de reforma e melhoramento do porto e do bairro do Recife da primeira década do século XX.

Além dos problemas com o saneamento da cidade haviam os problemas relacionados com o aumento dos custos dos alugueis, o que fazia com que o trabalhador mais simples fosse forçado a dividir pequenos cubículos, em muquifos, pardieiros, cortiços espalhados pela cidade com outras famílias. Isso se agravou com o “bota abaixo” das obras de modernização do bairro do Recife. Os trabalhadores ficavam à espera dos grandes capitalistas da época, com planos para a construção de vilas operárias de baixo custo, para que melhorasse a sua condição de vida. Problemas esses que se concentravam pela “má” administração de Herculano Bandeira, na visão dos seus contemporâneos, algo até maior: o governo rosista. Além desses problemas segundo Anjos⁴⁰⁶, “... a falta de emprego e o privilégio de nomeação por apadrinhamento que durou toda Velha República – foi uma das causas da insatisfação de toda gente”.

Havia insatisfação por tal governo, em todas as classes sociais, desde os mais abastados aos menos, de acordo com os jornais. O desagrado que corria por todo o estado relacionava-se entre a política e a modernização do Recife. De acordo com Zacarias⁴⁰⁷ essa relação de 1911 teve dois lados para a política de Herculano Bandeira, enquanto poucos

⁴⁰⁴ ZACARIAS, Op. Cit. p. 152.

⁴⁰⁵ Idem. p. 152.

⁴⁰⁶ ANJOS, João Alfredo dos. *A revolução pernambucana de 1911: movimento popular liderado pelo general Dantas Barreto contra a oligarquia do conselheiro Rosa e Silva*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2009. p. 125.

⁴⁰⁷ ZACARIAS, Op. Cit. p. 157.

alegravam-se por ver as demolições para a construção de uma nova cidade. Outros discutem a necessidade de rápido bota abaixo, que para eles futuramente beneficiaria o progresso do Estado, no entanto, não compensaria os prejuízos para a época. Houve então uma perda de apoio muito grande, o que animou as facções partidárias opositoras.

Herculano Bandeira não tolerava muito a oposição ao seu governo e foi exatamente pelo seu cunho oposicionista que o jornalista Milet, em seu jornal recebeu uma perseguição por parte do governo do Estado. Perseguição essa que Anjo⁴⁰⁸ pode afirmar que o governo “em fevereiro de 1911, mandou empastelar o seu matutino, cuja sede ficava na rua 15 de novembro (hoje rua do Imperador). Os seus redatores tiveram que deixar o Estado e o jornal *Pernambuco* ficou oito meses sem circular”. Tais atitudes faziam com que os oposicionistas políticos de Herculano Bandeira ganhassem folego para lutar contra a sua gestão. Era visto também nessa época uma luta dentro dos periódicos, cada um que apoiasse um lado, como era bem visto nos jornais da época, *A Província*, de cunho liberal que seguia as ideias dantistas, e o *Diário de Pernambuco*⁴⁰⁹, que era conservador e apoiava os rosistas.

Os liberais eram pressionados, como podemos exemplificar com o caso ocorrido no jornal *A Província*, envolvendo o redator chefe, Elpidio Augusto Correia da Silva. O jornalista pode deixar registrado essa perseguição através de uma matéria do 10 de outubro, dizendo que, “não havia fundamento algum variado número de *Diário de quinta feira* última em que se diz haver ilustre engenheiro Tapajóz, lhe chamando a sua presença para no improrrogável prazo de três dias declarar a minha adesão à candidatura de Dantas Barreto”. Ele também comenta na mesma matéria que é extremado defensor da causa dantista, e fala que nunca recebeu imposições, mantendo assim o seu apoio a Dantas Barreto por vontade própria, e não por pressão.

A oposição ao general usava de suas artimanhas para minar o crescente nome do partido liberal. Mesmo havendo essa oposição, a campanha seguia forte e segundo Zacarias⁴¹⁰, ela foi lançada por João Ribeiro de Brito: um “impetuoso político que, na cidade de Jaboatão dos Guararapes⁴¹¹, em 19 de maio de 1911, proclamando o general Emídio Dantas Barreto, candidato da próxima eleição ao governo pernambucano”. Dias após esse

⁴⁰⁸ ANJOS, Op. Cit. p. 140.

⁴⁰⁹ Segundo Levine (1980. p. 131) Arthur Orlando, antes liberal, mas que em 1886 deixou seu amigos para ser editor chefe do jornal de Rosa e Silva, *Diário de Pernambuco*, sendo que em 1911 virou novamente a casaca para apoiar o general Dantas Barreto adversário de Rosa e Silva. Com isso fez com que saísse do jornal.

⁴¹⁰ ZACARIAS, Op. Cit. p. 158.

⁴¹¹ Na época a cidade ainda não era conhecida como Jaboatão dos Guararapes, era apenas como Jaboatão. A mudança do nome de Jaboatão para Jaboatão dos Guararapes ocorreu a 05/05/1989, por lei estadual.

anuncio, Ribeiro de Brito mandou uma carta para Dantas Barretos, ressaltando o apoio do povo de Jaboatão à sua candidatura. Entretanto, para que o general Dantas Barretos pudesse realmente lançar a sua candidatura, precisava-se resolver um problema, qual Zacarias nos mostra e como foi contornado

“A elegibilidade constitucional em Pernambuco, para os cargos de governador e vice, era condicionada a ter o candidato “residência no estado pelo menos oito anos antes da eleição”. Chama-nos atenção em ver que fora ao judiciário que os grupos políticos tiveram de correr para resolução desta questão crucial. Na definição dos magistrados, o general Danas Barreto é declarado totalmente apto a participar do referido pleito, pois, como militar federal, “todo o país é seu domicílio”. Esta interpretação jurídica extensiva do domicílio eleitoral ao militares, em detrimento das delimitações da Carta Estadual, passou a ser abertamente defendida em Pernambuco por deputados como Sérgio de Magalhães em favor das corporações. Foi como governador estadual, em 1913, que Dantas Barreto se deu ao trabalho de transferir seu título para a 5ª Seção eleitoral do Recife⁴¹²”.

Portanto, a partir desse momento, o general Dantas Barretos tornou-se legalmente candidato ao governo do estado de Pernambuco. Segundo Guerra⁴¹³, Dantas Barreto “tornou-se a esperança da nova política pernambucana. Dizia-se ser a força da espada contra a violência do absolutismos oligárquico...”. O general foi o candidato que a grande maioria dos funcionários das obras do porto e do bairro do Recife apoiaram para assumir o governo do estado. Ao assumir a candidatura, Dantas Barreto sabia que teria um forte embate político com os rosistas. A rede política do conselheiro Rosa e Silva era bem tecida e para rompê-la teria que se fazer de forma dura e sem brechas, como Anjos⁴¹⁴ nos diz, que “os dantistas dentro do arco de sua aliança política heterogênea tinha a clara compreensão das dificuldade que haveriam de enfrentar no curso da campanha”. Por isso deveria preparar-se da melhor forma para combater os rosistas, que desde 1896 tinham a direção política do Estado.

O que estava para acontecer politicamente no estado de Pernambuco foi algo completamente diferente do que já se tinha visto em sua história. Havia um apoio não apenas de uma elite, esta que ditava suas regras ou privilégios para se manter no poder, mas era um impulso renovador. Dizia-se que a sociedade desejava as mudanças dos costumes tradicionais que se perpetuavam da administração política do estado, este que viria com a eleição de

⁴¹² ZACARIAS, Op. Cit. p. 159.

⁴¹³ GUERRA, Flávio. *História de Pernambuco*. 2.ed. -. Recife: Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, 1979.p. 154.

⁴¹⁴ ANJOS, Op. Cit. p. 70.

Dantas Barreto. Havia um apoio social de trabalhadores, principalmente os das obras da modernização do bairro portuário, e dos estudantes já que segundo Anjos⁴¹⁵ “todo mundo ansiava por uma profunda mudança nos quadros da política local”. Já que a campanha dantista tinha como “filosofia” moralizar os costumes políticos⁴¹⁶. Havia também ricos empresários que viam a figura do general como uma possibilidade, por terem uma antipatia ao governo rosista que estava se perpetuando em Pernambuco. Segundo Zacarias⁴¹⁷, “para estes, Rosa e Silva era o símbolo máximo do empobrecimento acentuado do Leão do Norte”.

O desejo era tão grande que o general Dantas Barretos fizesse algo por Pernambuco, que mesmo antes dele vir definitivamente para o estado e assumir a sua candidatura, o jornal *A Província* mostrava o quanto o “povo” o queria. Em uma matéria que dizia que o presidente da república, o marechal Hermes da Fonseca, estava indo ao estado da Bahia, que nem docas tinha, mas que futuramente iria ter, acompanhado de Dantas Barretos, pediam que o general pudesse convencer a o marechal e estender essa visita até o Recife, para que pudesse conhecer o que estava se passando com as docas recifenses⁴¹⁸. Os trabalhadores do porto e do bairro do Recife queriam mostrar os desatinos que estavam sendo feito pela atual gestão com relação às obras que andavam como os engenheiros esperavam.

Esse forte apoio “popular” ao general Dantas Barreto mostrava que o partido conservador não tinha nome forte para a sua candidatura para enfrentá-lo nas urnas. Desta forma o próprio conselheiro Rosa e Silva⁴¹⁹ se candidata ao governo de Pernambuco. Segundo Zacarias⁴²⁰, “o próprio Rosa e Silva ‘atendendo os anseios de seus partidários’, era o nome do PR (Partido Republicano) para concorrer ao governo estadual, em seguida, os governistas operaram um movimento de ainda maior envergadura”. Começando assim uma campanha eleitoral com lutas armadas, debates acalorados, imagens na lapela e gritos de guerra, sendo essa a imagem que marcou a população de Pernambuco na eleição de 1911. Mesmo havendo essa imagem, Zacarias⁴²¹ nos afirma que igualmente a massa do Rio de Janeiro que assistiu a mudança política lá “bestializada”, a pernambucana encontrava-se da mesma forma, mas pela primeira vez estava disposta a lutar de forma incisiva no palco da política estadual.

⁴¹⁵ ANJOS, Op. Cit. p. 123.

⁴¹⁶ O projeto político que foi apresentado pelo general Dantas Barretos, assemelhava-se com o que Herculano Bandeira havia apresentado em sua candidatura, que pudemos ver no primeiro capítulo.

⁴¹⁷ ZACARIAS, Op. Cit. p. 161.

⁴¹⁸ *A PROVÍNCIA*, 14 de junho de 1911. p. 1.

⁴¹⁹ O conselheiro Francisco de Assim Rosa e Silva, era remanescente do velho Partido Conservador. GUERRA, Op. Cit. p. 153.

⁴²⁰ ZACARIAS, Op. Cit. p. 167.

⁴²¹ ZACARIAS, Op. Cit. p. 160.

Dentre as forças públicas mantedoras da ordem havia uma divisão: a polícia do estado apoiava o conselheiro Rosa e Silva e o exército apoiava o general Dantas Barretos. Podemos ver que a situação se assemelha com a que ocorreu no Rio de Janeiro, segundo Carvalho⁴²² relatou sobre o ocorrido na Capital Federal, quando o exército havia desenvolvido uma empatia que fazia com que ele se identificasse com o povo, mas, “os militares sempre se havia colocado ao lado das causas populares e democráticas, pois eram cidadãos fardados⁴²³”. Foram esses dois grupos também grandes atores dos embates que ocorrerem nas ruas do Recife.

Os embates que ocorriam no Recife entre a força policial, armada, que defendia Rosa e Silva e a população, dantista, provocaram conflitos sangrentos, que causavam ferimentos e mortes de populares pelas ruas da cidade. O bairro do Recife por estar cheio de entulhos, muitas das vezes era o local de embates, pois a população podia se entrincheirar. Por conta desses confrontos nas ruas da capital pernambucana, tendeu-se a piorar a situação, como segundo Guerra⁴²⁴ pode nos descrever, esses embates e como repercutiu dentro da sociedade, “tomaram um rumo muito sério. Voltara, a imperar, e com maior intensidade, as desordens populares. A cidade do Recife ficou praticamente paralisada. Comércio e indústria fecharam as suas portas. Faltou o transporte urbano. Era o caos total”.

A violência era tremenda. Ninguém escapava. Nem os funcionários das obras do porto do Recife, que em sua grande maioria eram dantistas. Podemos ter como exemplo da brutalidade com que eram tratados os opositores de Rosa e Silva, com o caso que ocorreu às 17 horas do dia 16 de outubro: o empregado do escritório da comissão fiscal das obras do porto, Manoel Victor Ferreira foi preso, na rua Lomas Valentina, distrito de São José, porque erguia vivas ao general Dantas Barreto. Além da sua prisão, pôde-se ser constatada a barbárie feita pela polícia, que o recolheu ao xadrez do distrito e durante a noite foi remetido para a Casa de Detenção, que em cujo trajeto foi barbaramente espancado pelos praças que o conduziam, sendo esta lamentável cena vista pelo transeunte Justino José dos Santos⁴²⁵. Pudemos perceber na leitura dos jornais da época que os trabalhadores das obras, dantistas, eram comumente pegos pela polícia quando exaltavam o seu apoio ao candidato. Diante de tanta violência, a população não baixou a cabeça e os embates continuaram, nas ruas e na política. Com o espírito de luta aflorado, pela população, e os constantes embates nas ruas,

⁴²² CARVALHO, Op. Cit. p. 50.

⁴²³ Idem. p. 50.

⁴²⁴ GUERRA, Op. Cit. p. 155.

⁴²⁵ A PROVÍNCIA, 16 de outubro de 1911. p. 1.

fez-se com que Herculano Bandeira renunciasse ao seu cargo, segundo Zacarias⁴²⁶, “Alegando motivo de saúde⁴²⁷”. Quem deveria ter assumido era Antônio Pernambuco, presidente do Senado Estadual, isso segundo a constituição estadual. Segundo Zacarias⁴²⁸ ele não assumiu “citando o mesmo motivo que Herculano Bandeira, Dr. Antônio declina seu nome. Coube, finalmente, ao presidente da Câmara Estadual, e homem de confiança de Rosa e Silva, Sr. Estácio Coimbra governar Pernambuco naquele momento de alta tensão política e social”. Como também nos afirma Anjo⁴²⁹ “ao assumir o poder o deputado Estácio Coimbra, já poderia ter ideia do amontoado de problemas que lhe aguardava em seu gabinete”. Constituindo-se assim um novo governo, este que não fez parar as movimentações populares contra a gestão atual.

Dentro desse cenário político, um grupo teve grande participação e destaque nesse momento, entrando para a história do estado de Pernambuco: as mulheres. A participação das mulheres nas eleições e a sua dupla ação foi importante para o processo eleitoral da época. A primeira atuação não se limitou apenas em um mero apoio aos homens, pois havia um desejo de provar o seu amor a sua terra. Essa prova se via pelas inúmeras cartas de apoio escritas e enviadas aos jornais da capital, proclamando-se “apoiadoras do candidato Dantas Barretos em nome da moralidade do glorioso estado de Pernambuco”. O segundo foi ter montado um mecanismo para fiscalizar o processo eleitoral e ter adentrado nas funções institucionais eleitorais, nas que para elas pareciam ser falhas. Além dessas duas ações, as mulheres pegaram em armas para defender os seus lares contra os cangaceiros a serviço das oligarquias de Rosa e Silva, como podemos ver na imagem 10 e na pequena matéria que saiu na revista O Malho, do Rio de Janeiro.

⁴²⁶ ZACARIAS, Op. Cit. p. 167.

⁴²⁷ 07 de setembro de 1911, Herculano Bandeira anuncia que estava renunciando ao posto de governador.

⁴²⁸ ZACARIAS, Op. Cit. p. 167.

⁴²⁹ ANJO, Op. Cit. p. 145



Imagem 10 - Mirem-se neste espelho! A verdadeira intervenção!⁴³⁰

Podemos ver pelo título que a matéria da revista mostra que tal atitude transformou-se em um exemplo para o país naquele momento. Mostrou que a força não estava no gênero, e sim na vontade por mudanças e na defesa do que se acreditava. Segundo Zacarias⁴³¹, “Tal postura destemida fez os repórteres cariocas transcenderem a cobertura de uma eleição estadual”. E como a própria revista fala, não existia apenas um grupo dentro da cidade do Recife, haviam vários que lutavam contra a oligarquia, contra Rosa e Silva. Sendo que um momento em especial fez mudar o cotidiano do Recife: a chegada do general Emidgio Dantas Barretos as terras pernambucanas para a sua campanha política para as eleições, como podemos ver na imagem 11.

⁴³⁰ O Malho. Rio de Janeiro, 05 de Outubro de 1912. p.6

⁴³¹ ZACARIAS, Op. Cit. p. 175.



Imagem 11 – Data completa 12.10.1911; Chegada do general Emigdio Dantas Barreto à Recife⁴³².

Como podemos ver na imagem 11, as ruas da cidade lotaram de apoiadores de Dantas Barretos. Entre eles estavam os trabalhadores das obras do porto e do bairro do Recife. Segundo os jornais da época, houve uma comoção da população, com um grande cortejo pelas ruas da cidade, que, segundo Melo⁴³³, “recebendo notável manifestação popular” como também o apoio do exército para recebê-lo. Com a chegada do candidato em terras pernambucanas, as disputas entre dantistas e rosistas se acirraram e mais desordem e mortes ocorreram nas ruas. As vias dos bairros centrais, como também a região cheia de escombros do bairro do Recife, transformaram-se em um grande campo de batalha. De acordo com Melo⁴³⁴ “num conflito entre piquete de cavalaria e populares, em 18 de outubro, em frente ao teatro Helvética, à rua da imperatriz, morreram várias pessoas, inclusive o capitão José Lemos, comandante do piquete”. As mortes de pessoas de ambos os lados faziam como que se acirrasses ainda mais os embates e os encontros entre os opositores nos comícios.

⁴³² **Fonte:** Visto em: < <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/3229-mt-000031-populares> > acessado em: 30/04/2018.

⁴³³ MELO, Mário. *Síntese Cronológica de Pernambuco*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1985. p. 98.

⁴³⁴ Idem. p. 98.

Os meetings que ocorriam sempre terminavam com violência, tanto por parte dos rosistas, quanto por parte dos dantistas. Com a chegada das eleições não se fez mudar as condutas dos partidários. De acordo com Zacarias⁴³⁵, “as seções eleitorais não haviam santos ou fatos a comemorar. Isto porque ambos os lados em disputa cometiam atos vergonhosos de violência em inúmeras seções eleitorais”. Houve divergências na contagem de votos das urnas, para saber quem ganhou as eleições: alguns contavam que era o general Dantas Barretos que ganhou, outros que o conselheiro Rosa e Silva. As margens de votos também mudavam muito de um para outro e isso acirrou ainda mais esse momento na política do estado. Deixando então confuso quem ganhou as eleições de fato.

Mesmo havendo um alvoroço por todo o estado, não houve alteração na dinâmica das obras. Os trabalhadores não paravam os seus afazeres, apesar de que as vezes houvesse uma queda no rendimento nos locais de trabalho, que eram motivados pela saída de diversos funcionários dos seus postos, para participar do meeting pró Dantas Barreto. Entre os confrontos políticos e os atritos que chegavam à pancadaria que aconteciam nas ruas do Recife e no bairro portuário, os trabalhadores estavam presente mostrando o seu posicionamento político, apoiando um candidato que para eles seria quem iria escutar os seus clamores. Antes de sua vitória muitos acontecimentos ocorreram, principalmente envolvendo sangue, pancadaria e mortes.

Dentre esses confrontos entre dantistas e rosistas, o evento conhecido como “a hecatombe da Boa Vista”, é a que vai se dar a mais subversiva e sangrenta manifestação no estado de Pernambuco. Iniciada no forte do Brum seguindo até a ponte da Boa Vista, que deixou um rastro de terror, do confronto entre dantistas e policiais. De acordo com Zacarias⁴³⁶, “Apoiados nos militares do Exército, populares opositores do governo passaram a fuzilar diversas repartições públicas. Tendo como alvos principais o palácio do Campo das Princesas e os quartéis da polícia”. O que deixou mais acuado os governistas. Após tantos embates políticos e nas ruas, o governo é cercado pelos “movimentos revolucionários”, como foram chamados na época, “o governador Estácio Coimbra abandonou apressadamente o Palácio, no dia 11 de dezembro pelos fundos e tomando uma embarcação, refugiando-se em sua propriedade particular, no Município de Barreiros⁴³⁷”. Quem nos pode elucidar de melhor maneira a “saída”, para não dizer fuga, do governador Estácio Coimbra do governo, é Zacarias, como podemos ver nesse trecho abaixo:

⁴³⁵ ZACARIAS, Op. Cit. p. 176.

⁴³⁶ Idem. p. 182.

⁴³⁷ ANJO, Op. Cit. p. 160.

Verificando o total colapso do mando oligárquico e tendo assistido os dantistas fuzilarem a fachada do Palácio do Campo das Princesas, Estácio Coimbra resolve fugir do Recife. Ao divulgar, com imenso prazer, que, no dia 01 de dezembro de 1911, o governador de Pernambuco “se escondia no município de Barreiros”, a revista *O Malho* não perde oportunidade de chicanear o conselheiro Rosa e Silva que teria “organizado o plano de fuga da raposa (Estácio Coimbra)”.

Em mesmo sentido, vinte nove dos quarenta e dois parlamentares do Congresso Estadual (Deputados e Senadores) se evadiram da capital pernambucana. Dentes estes, o primeiro secretário da Câmara dos Deputados e subchefe da polícia, Francisco de Assis Rosa e Silva Junior, “que secundou seu pai na direção da política situacionais, tomou por asilo temporário a cidade de Lisboa. Quando aos demais ninguém souberam o destino”⁴³⁸.

Este é um momento consideravelmente tenso para o estado, pois no dia seguinte ao ocorrido começa-se os processos burocráticos de analisar os votos, que havia prazo para a apresentação dos resultados. Sendo que antes do dia previsto foi anunciada a vitória de Dantas Barreto, este que “libertou o Leão do norte da oligarquia”⁴³⁹. De acordo com Zacarias, “o general Dantas Barreto se tornou governador muito mais pela pressão das baionetas sobre o Congresso Estadual do que pela força das urnas”. Esse ato, de ter sido eleito a força, segundo a interpretação da própria autora, diz que a eleição do general foi um fracasso da Lei Eleitoral 1.269, de 1904, que transformava os votos em mandatos para os representantes públicos, já que de acordo com que ela falou não foram os votos que o elegeram.

Com a vitória do general Dantas Barretos, foi quebrada a oligarquia que já estava dominando politicamente Pernambuco desde de 1896. Com relação à vitória, Rezende⁴⁴⁰ nos afirma que “o governo do general Dantas Barreto na década de 10, trouxe proposta de modernização na administração do Estado, uma reorganização do núcleo de poder dominante, antes subordinado às ordens políticas de Rosa e Silva”. Como nos afirma, em mesma obra, que houve uma proximidade com os trabalhadores urbanos, além disso, destacou-se pelo trabalho do engenheiro Saturnino de Brito. Já segundo o jornal *A Província*, “O general Dantas Barreto já encontrou muito adiantadas as obras de saneamento”⁴⁴¹ como também as obras do porto do Recife.

⁴³⁸ ZACARIAS, Op. Cit. p. 191.

⁴³⁹ Idem. p. 192.

⁴⁴⁰ REZENDE, Op. Cit. p. 93.

⁴⁴¹ A PROVÍNCIA, 21 de dezembro de 1914. p. 1.

Com o final das eleições e Dantas Barretos ficando à frente do governo do estado de Pernambuco, pôde assim dar continuidade aos trabalhos para o melhoramento do porto e do bairro do Recife. As obras seguiram com o mesmo ritmo que do Herculano Bandeira, nas seguintes frentes: nas desapropriações, nas demolições dos prédios e na construção do novo dique do porto. As obras de saneamento, da capital pernambucana, se mantiveram, enfrentando os mesmo desafios, sendo um deles o econômico. Após um processo político tão conturbado, conseguiu-se manter as obras na região portuária, de forma bastante eficaz, mas havendo a troca de gestão. O que surpreendeu a todos foi que se mantiveram os trabalhos sem ter “perdas” no processo.

4.2 A ERA DAS DEMOLIÇÕES: O BOTA ABAIXO E OS ACIDENTES

4.2.1 Os prédios do bairro do Recife: As indenizações e as demolições

Como já vimos no capítulo anterior, o processo de negociação para as indenizações iniciou-se ainda durante o primeiro ano das obras de melhoramento do porto do Recife, tendo seu primeiro edital para tal fim lançado no dia 01 de abril de 1909, contendo em sua lista 349 prédios a serem demolidos. As lista com os prédios a serem demolidos circulou nos jornais da capital pernambucana a partir do segundo semestre de 1909, sendo que inicialmente não houve uma procura por parte dos proprietários para que fosse negociado os valores de seus imóveis, fazendo com que houvesse um receio dos órgãos responsáveis, com relação ao início do andamento dos trabalhos de demolição. Mesmo que houvesse esse receio, para o começo do bota abaixo, as obras do porto seguiam em outras frentes sem dificuldades. A construção do novo dique de pedra e a dragagem do canal do porto são exemplos.

Enquanto as indenizações não eram acordadas, as obras seguiam em diversos pontos, mas nem sempre fluía da forma que tanto se esperava. Em um dos locais de trabalho, na construção do novo dique de pedras, foi onde ocorreu o primeiro acidente grave durante as obras, em testes de utilização de dinamites para a implosão de alguns trechos dos arrecifes. O fatídico caso vitimou três funcionários: Manoel Paulino, José Olegário e José Francisco da

Costa. Todos os três eram inexperientes na função⁴⁴². Após o ocorrido, achou-se que os homens estavam mortos, porém, notou-se que ainda respiravam. Após a constatação de que ainda estavam vivos, foi feita a remoção deles para terra, ao bairro portuário, rapidamente. Ao chegar na lingueta, foram removidos para a farmácia cujo proprietários era Jorge de Freitas na rua do Bom Jesus, onde foram medicados por aquele farmacêutico, e às 18h30 foram remetidos na ambulância da polícia para o Hospital Pedro II⁴⁴³, em estado grave⁴⁴⁴. Este foi o primeiro acidente nas obras do porto, e ocorreu no início das demolições e ainda se negociava as indenizações com os proprietários das edificações.

No dia seguinte, no local onde ocorreu o trágico acidente, parecia que nada havia acontecido, apenas burburinhos sobre o caso se escutavam e a comissão responsável pelas obras não tocava no assunto. A Comissão Fiscal das Obras do Porto, tentava abafar o caso, já que preocupavam-se no momento apenas com as tentativas de negociação com os proprietários, não com as condições de trabalho dos seus funcionários. A preocupação com as negociações das indenizações começam a assombrar a comissão no dia 23 de outubro, pouco menos de um mês depois do acidente, quando saiu no jornal A Província os nomes dos primeiros proprietários a negociar com a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto⁴⁴⁵. O Acordo foi feito com os proprietários dos prédios das ruas São Jorge e do Pharol, no dia 22 de outubro. Eram eles: Manoel Marques de Amorim, proprietário do prédio de número 77, Rodolpho José da Silva, 79, Antônio da Costa Gomes, 91; Leopoldina da Câmara Guedes, 81; Francisco de Souza, 115 e Hercília da costa Stella, 133; na rua de São Jorge e na rua do Pharol negociou com Thomson & C., proprietário do número 81⁴⁴⁶. Mesmo antes das primeiras negociações a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto se mantinha esperançosa com relação a essas transações. Foi por conta dessa euforia que saiu a notícia nos jornais que no dia 20 de outubro se iniciaria as desapropriações, que começaria com a rua do

⁴⁴² A PROVÍNCIA, 11 de setembro de 1909. p. 1. Inexperientes e despreocupados, começaram a aprofundar a aludida bronca, quando a primeira bomba explodiu, prostrando-os por terra com alguns membros decepados e todo o corpo cheio de contusões.

⁴⁴³ CORREIO DO RECIFE, 11 de setembro de 1909. p. 1.

⁴⁴⁴ Segundo o jornal Correio do Recife o estado dos três funcionários eram os seguinte: Manoel Paulino, era de cor escura, solteiro e paraibano, havia 25 anos de idade, apresentava o rosto horrivelmente retalhado, ambos os olhos sados, o braço esquerdo fraturado e o direito com profundos talhos, já José Francisco da Costa, moreno, solteiro, natural do estado, com 27 anos de idade e foi recolhido na sala de “São Pedro” no hospital Pedro II e por último José Olegário, crioulo, alto, viúvo, pernambucano, com 27 anos de idade, sofreu alguns ferimentos leves o braço esquerdo e forte contusão nas costas.

⁴⁴⁵ É colocado como os primeiros nomes, pois anteriormente não foi encontrado nenhuma publicação nos jornais com tal acontecimento.

⁴⁴⁶ A PROVÍNCIA, 23 de outubro de 1909. p.1.

Commercio, trecho entre a Associação Comercial e o largo do Corpo Santo⁴⁴⁷, sendo que não ocorreu, pois eles não tinham meios para fazer essa incursão.

Após as primeiras negociações, começaram a surgir diariamente nos jornais novos nomes de proprietários e herdeiros, fazendo tratos com a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto. Além dos nomes, encontravam-se nas páginas dos jornais, nomes de advogados que ofereciam seus serviços para a negociação dos valores das indenizações, por um custo módico. Eles afirmavam que seria de grande vantagem ter um profissional a frente dos tratados. Além de que alguns advogados preferiam que as negociações fossem feitas em grupos, desta forma, procurando obter o maior lucro para os proprietários dos imóveis e uma boa comissão para si.

Além dos particulares, haviam outros grupos que procuravam a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto para fazer a negociação. Temos como exemplo a Associação Comercial, esta que conseguiu negociar a sua indenização no valor de 250:000\$000 contos de réis, além de conseguir que a sua nova sede fosse construída pela empresa da reforma do porto, sem custo para a Associação⁴⁴⁸. Antes do acordo com a Associação Comercial, o primeiro prédio a ser desapropriado foi o palacete da Comissão Fiscal das Obras do Porto, porém, a saída desta comissão foi feita sem pagamento de indenização, mas com a promessa da construção de um novo prédio⁴⁴⁹. Ao mesmo tempo que havia a procura por negociação das indenizações, dentro do bairro do Recife ocorria a venda de alguns imóveis, como por exemplo a de uma casa na travessa do Corpo Santo, do qual o anunciante lançou a seguinte nota: “Aproveitem – Vende-se barato a casa de pasto a travessa do Corpo Santo n.23, pelo dono estar doente; é o melhor ponto para as obras do porto⁴⁵⁰”. O que chamou a atenção foi a venda deste imóvel em local central, em plena época de negociação de indenizações, podendo julgar pelo anuncio e levando em conta que era pedido pela Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto⁴⁵¹ para a negociação dos valores. Podemos inferir que o dono, ou os possíveis herdeiros não tinham todas as taxas pagas e nem as documentações necessárias para fazer o acordo com o órgão responsável e não tinha condições para colocar em dias tudo o que era necessário.

⁴⁴⁷ A PROVÍNCIA, 13 de outubro de 1909. p.1.

⁴⁴⁸ A PROVÍNCIA, 18 de novembro de 1909. p. 1.

⁴⁴⁹ A PROVÍNCIA, 04 de novembro de 1909. p. 1.

⁴⁵⁰ A PROVÍNCIA, 04 de novembro de 1909. p. 4.

⁴⁵¹ Sobre o que era pedido ver no capítulo 2.

Além desses casos que foram citados, ainda em dezembro do mesmo ano é lançado um novo edital convocando novos proprietários para fazer acordo com o órgão responsável. Normalmente os editais davam datas, horários e local para comparecer os interessados em negociar os valores dos seus imóveis, sendo que nem todos apresentavam-se até o ultimo dia indicado, fazendo com que houvesse sempre a prorrogação dos prazos e abrindo novos. Essa demora terminou atrasando um pouco o início das demolições. Já para os que haviam negociado os valores indenizatórios tiveram um incomodo. Ao chegar no mês de dezembro de 1909, os donos dos imóveis ainda não haviam recebidos as devidas quantias acertadas, dessa forma, fez com que surgisse reclamações nos jornais e diretamente a comissão. Os interessados pediam para os periódicos intercederem por eles, em frente a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto. Os jornais publicavam o seguinte:

Há quase 3 meses que se fizeram desapropriações de prédios no bairro do Recife e ainda não foram indenizados os respectivos proprietários. Alguns destes pedem-nos que solicitemos uma providência à Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto, pois, estão sendo muito prejudicados com a demora⁴⁵².

Terminando assim o ano de 1909, com reclamações de não cumprimento dos acordos feitos. Já o ano de 1910, diferente do final do ano anterior, se inicia com os jornais diariamente atualizando a lista dos nomes dos proprietários que fizeram acordos indenizatórios para as desapropriações. Essa movimentação fez com que rapidamente a lista crescesse e que o quanto antes começassem as demolições. Enquanto se negociavam valores com alguns, outros já recebiam as quantias estabelecidas. As primeiras indenizações foram pagas no dia 9 de março de 1910 aos proprietários dos prédios na rua de São Jorge: nº 13, 75⁴⁵³. A partir desse primeiro pagamento houve frequentes acertos de conta entre os responsáveis dos imóveis com a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto. Isso fez com que as obras de demolições iniciassem imediatamente, até por que a empresa contratada para o trabalho tinha que botar a baixo os prédios logo em seguida que os proprietários saíssem do imóvel, não dando chance para ações populares e nem reocupações.

O andamento dos pagamentos das indenizações seguiu de forma normal e sem problemas por certo período, sendo que no decorrer das obras e das compensações aos proprietários dos imóveis surgiu um novo problema: o financeiro. Começou a faltar

⁴⁵² A PROVÍNCIA, 14 de dezembro de 1909. p.1.

⁴⁵³ A PROVÍNCIA, 10 de março de 1910. p. 1.

numerários para o pagamento das indenizações, já que no contrato para as obras do porto estava estipulada uma verba de 5:300.000\$000 (cinco mil e trezentos contos de réis) para desapropriação, e, entretanto, até os primeiros meses de 1910, a comissão só havia recebido 1:800.000\$000 (mil e oitocentos contos de reis), quantia está que já havia sido usada para o seu fim. A comissão fiscal continha diversos processos de desapropriação prontos e que só faltavam os numerários para despachá-los, o que impedia a referida comissão de prosseguir em seus trabalhos. No entanto, era uma lástima esta nova protelação das obras do Porto⁴⁵⁴.

Mesmo com problemas financeiros para o pagamento das indenizações, iniciou-se o maior fator da mudança do cotidiano do bairro do Recife: as demolições dos prédios já indenizados. De acordo com Sette⁴⁵⁵, “concluídos os processos de desapropriação, começou a demolição do velho bairro⁴⁵⁶”. O período do bota abaixo, estava marcado para ter início no dia 19 de junho, sendo que não pode ser iniciado nessa data. Então, iniciou-se realmente no dia 22 de junho, pelas ruas de São Jorge e do Pharol. Inicialmente, havia um pequeno número de trabalhadores para as demolições dos prédios, apenas 10 funcionários, desta forma havendo uma demora no serviço. Está fora uma situação inesperada pelos engenheiros das obras do porto. Outro problema, sendo este de cunho político e administrativo, se deu pela afirmação feita pelo prefeito do Recife, que afirmava que utilizaria dos restos dos prédios para aterrar as partes baixas da capital, igualmente feito na capital federal por Pereira Passos⁴⁵⁷. Isso se torna problemático dentro da prefeitura junto à comissão das obras do porto, porque todo material retirado dos prédios pertencia à empresa que demolia as edificações.

Mesmo inicialmente lenta, foi dada a partida nos trabalhos de demolição. Com os trabalhos de derrubada dos prédios iniciados, surgiu rumores sobre quais localidades deveria ser demolidas, do trapiche do Livramento até o Brum. Esses burburinhos inicialmente, preocuparam os proprietários. Que com o passar do tempo começaram a acreditar que não se fazia pressa para a entrega dessa áreas, por não receber nenhuma notificação da comissão das obras. Tempo depois, viram que as localidades não estavam cogitada para as primeiras demolições. O que fez com que os moradores e comerciantes dessas áreas não precisassem se preocupar momentaneamente com as picaretas e marretas das obras. Durante o processo de bota abaixo, falava-se de tudo entre os trabalhadores e os transeuntes das localidades, e por

⁴⁵⁴ A PROVÍNCIA, 17 de março de 1910. p. 1.

⁴⁵⁵ SETTE, Op. Cit. p. 54.

⁴⁵⁶ Sobre a afirmação de Mario Sette, podemos notar que que houve um pequeno equívoco, pois não precisou que houvesse o termino das desapropriações para que fosse iniciada as demolições, esses dois processos conviveram simultaneamente por muito tempo no decorrer da obra.

⁴⁵⁷ A PROVÍNCIA, 25 de junho de 1910. p. 1.

essa condição tudo se escutava nas esquinas das ruas estreitas e entre os trabalhadores do bairro do Recife. Com todos esses rumores da demora para a abertura de crédito para novas desapropriações pela comissão fiscal, fez-se prejudicar o prosseguimento dos despejos, o que levantou, entre os trabalhadores e muitos populares, a hipótese que haveria a falta de numerários para o pagamento dos operários⁴⁵⁸. Sendo que esta era outra preocupação do governo, mas nada disso fez com que as obras parassem.

De forma devagar e simples as demolições prosseguiram, lembrando como foi feita na Paris de Haussmann, como podemos comparar pela fala que Benjamin⁴⁵⁹ descreveu, afirmando que a cidade foi se transformando pelos meios mais modestos existentes: pás, enxadas, alavancas e coisas semelhantes, causando um grau de destruição que nunca se imaginou para instrumentos limitados. Semelhante ao que ocorreu no bairro do Recife e na capital francesa, que é ao som desses instrumentos considerados rústicos que os casarões começaram a desaparecer da paisagem recifense lentamente, com as demolições criando espaços repletos de entulhos dentro da freguesia do Recife. Destes entulhos foram separadas as melhores peças, o que fez como que se iniciassem os leilões dos materiais que ainda poderiam ser utilizados dos antigos prédios que estavam ao chão. Estes leilões que eram feitos nos locais das demolições, inicialmente os leilões eram ao meio dia, mas por ser considerado um horário inconveniente, passou a ser feito às 9h. Dentre os artigos leiloados, podia-se encontrar o seguinte: traves, traventas, portas, tijolos, venezianas, tábuas para assoalho, portadas, soleiras de pedra, grades de ferro e outros materiais diversos. Podemos ter uma noção das pilhas a serem leiloadas nas ruas, como os escombros que ficavam após as demolições da imagem (12 e 13). Esse materiais, de acordo com Sette⁴⁶⁰, cobriam “...esses terrenos imensos, cobertos alguns de telhas, caibros, postigos, tijolos, pinhas, traves, soalhos, que os jornais anunciavam que se vendiam barato”. Os compradores dos materiais, inicialmente, tinham um prazo de 24h após a compra para retirar da localidade os itens adquiridos, isso de 1910 a meados de 1913. Após o ano de 1913, eles tinham até uma semana para retirar do local a partir da data da compras.

⁴⁵⁸ Iremos ver melhor esse problema de pagamentos dos funcionários no ponto 4.3.2.

⁴⁵⁹ BENJAMIN, Op. Cit. p. 84.

⁴⁶⁰ SETTE, Op. Cit. p. 55.

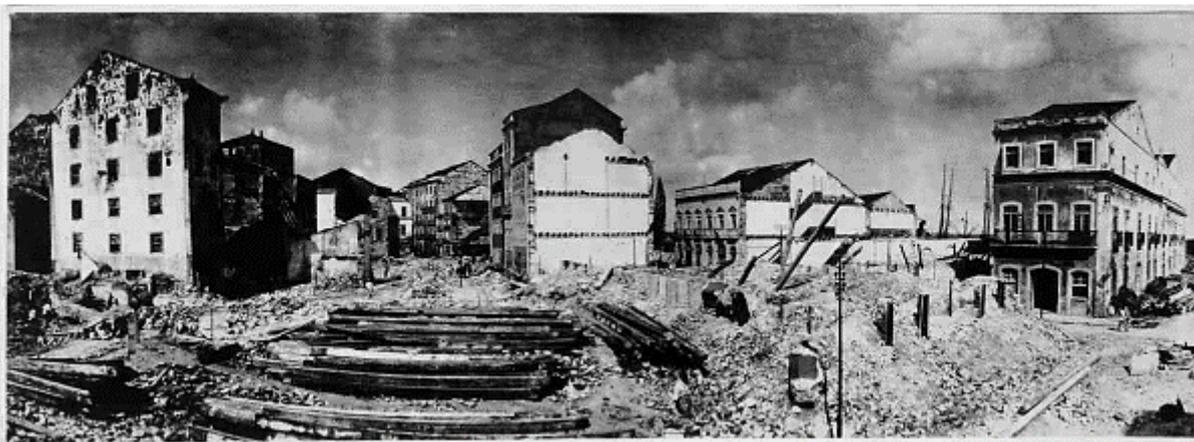


Imagem 12 - Trecho entre a lingueta e o pátio do corpo santo – 1913⁴⁶¹.



Imagem 13 - Rua do Bom Jesus, bairro do Recife; demolição; pelourinho – 1913⁴⁶².

Como podemos ver, as imagens 12 e 13 confirmam o que Sette afirmou, como também se nota as pilhas de madeiras – separadas nos locais onde existiam os prédios – para serem vendidas. É importante analisar essas duas imagens, porque mostram a vista da mesma localidade, sendo que de posições um pouco diferente uma da outra, mesmo assim podemos ver que a imagem 12 foi feita após a 13. Segundo o arquivo, elas são do mesmo ano e provavelmente de datas próximas, mas notamos o acelerado processo de demolições, pela ausência de alguns prédios na imagem 13, que existiam na 12, como algumas edificações que estão à esquerda da imagem 12 que não se pode mais ver na imagem 13 e adiantado estado de demolição do prédio à direita na imagem 13, que está intacto na imagem 12. Após fazermos essa pequena comparação entre as imagens, podemos ver o quanto foi destrutivo e com se acelerou o processo de bota abaixo dentro do bairro do Recife. Dando para notar um pouco do

⁴⁶¹ Fonte: Disponível em: < <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/579-trecho-entre-a-lingueta-e-o-patio-do-corpo-santo> > Acessado em: 03/01/2017.

⁴⁶² Fonte: Disponível em: <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/580-rua-do-bom-jesus> > Acessado em: 03/01/2017.

processo de destruição dos sobrados e a velocidade que toma com o passar do tempo, já que foi considerado inicialmente lento esse processo.

No decorrer das obras, os leilões começam a aumentar por conta da derrubada das edificações que ganharam um ritmo mais acelerado. Os serviços de demolições adiantou-se nas ruas de São Jorge e do Pharol, pois passou de 10 trabalhadores para mais de 200 homens empenhados em seus trabalhos. Com as demolições dos prédios das ruas do Pharol e de São Jorge, o serviço que tornou-se célere, criava a perspectiva que não iria tardar para serem intimados os proprietários dos estabelecimentos das ruas do Commercio, praça Santos Dumont, entre outras, para efetuarem suas mudanças. O cotidiano e a dinâmica do bairro já haviam se alterado de uma forma que não teria mais volta. Os esperados problemas com a mudança dos comércios, principalmente os de grande porte, não tardaram a acontecer, pois muitos se concentravam nas ruas listadas para as demolições, e os seus proprietários tinham pretensão em construir nas novas avenidas. Contudo, como essas avenidas não tinham sido abertas ainda, não havia começado a venda dos novos lotes, o que deixava esses negociantes preocupados e se perguntando: - Onde vou estabelecer o meu comércio?, pergunta essa que levantou uma inquietação durante a escrita deste trabalho, mas que não foi possível ser respondida no mesmo, deixando uma brecha para futuros trabalhos como também para novos historiadores.

Para termos uma ideia dos transtornos que causavam essas mudanças de endereço, ou retiradas de famílias das suas residências, podemos ver que o jornal escrevia em suas páginas o seguinte: “basta ver as dificuldade com que tem lutado os moradores das ruas do Pharol e São Jorge, muitos dos quais, ainda não puderam mudar-se⁴⁶³”. Se tal situação ocorria com as famílias que ocupavam uma parte dos prédios, temos que tentar imaginar o problema que foi com os comerciantes, este que foi bem maior, já que precisavam conciliar os seus produtos como o novo local. Com muita paciência os comerciantes começaram a encontrar lugares para estabelecer seus comércios, a maioria fora do bairro do Recife e em espaços menores do que tinham anteriormente. Com relação aos moradores, eles sofriam pela falta de moradias e os que tinham condições saíam do bairro do Recife e se fixavam no bairro de São José, outros ergueram mocambos, que eram considerados insalubre, em regiões que ninguém queria morar.

⁴⁶³ A PROVÍNCIA, 04 de julho de 1910. p. 1.

O governo não dava atenção aos moradores e comerciantes, focavam apenas no adiantamento das obras e nos ganhos futuros que a elite e o estado teria: aumentou-se o número de funcionários das demolições, incluindo mais 270 homens para o trabalho⁴⁶⁴. Sobre o aumento dos funcionários que levou a maior dinâmica para o bota abaixo, o Diário de Pernambuco, segundo o jornal A Província, estendeu-se em elogios e felicitações ao vitorioso processo de demolições sobre as “casas em Fóra de portas, o trecho menos velho ou mais novo do Bairro do Recife e concedeu-lhe dois séculos de idade enxergando de longe avenidas muito largas, muitas avenidas, muita luz, muito ar...”⁴⁶⁵. Os jornais davam os agradecimentos por essa “gloria” a Francisco de Assis Rosa e Silva e a Herculano Bandeira de Mello, como também ao partido. O jornal A Província criticava tais elogios dizendo que o serviço das demolições não era de responsabilidade nem do estado, nem do município, e que, se fosse para agradecer, que fizessem ao governo federal com as obras do porto. Sendo que essas são as últimas depois do Rio-Grande do sul, da Bahia, do Pará, do Amazonas, do Rio de Janeiro e etc.⁴⁶⁶, e a demora não honra muito os empenhos de Rosa e Silva e Herculano Bandeira. Como podemos ver o discurso dos dois jornais, ambos eram favoráveis às demolições. Estes pensavam apenas no bem-estar econômico do estado, sendo assim da elite local, deixando de lado a população que estava sofrendo com o processo de modernização do porto e do bairro.

Mesmo que houvesse acelerado o processo de demolições, o problema com relação ao dinheiro para o pagamento das desapropriações continuava. Por esse motivo, o governo mandava abrir novos créditos para que pudesse continuar os despejos, pois dever-se-ia prosseguir as obras. Sendo que esse pedido de abertura de crédito se dava porque corria-se o risco de que em breve fossem paralisadas as obras pela falta do pagamento das compensações aos proprietários⁴⁶⁷. O medo se concretizou, a comissão fiscal e administrativa das obras do porto do Recife estava desprovida de numerários para pagar as reparações acertadas com os donos dos imóveis e com isso, de continuar o seu trabalho, forçando uma paralisação no processo indenizatório. Além dos problemas com dinheiro, haviam irregularidades nos processos para a desapropriação, sendo que o próprio ministro da viação e obras públicas tinha 67 processos que faltavam uniformidade no teor das minutas. Mesmo não caracterizando um grande problema, dificultava o andamento das obras.

⁴⁶⁴ A PROVÍNCIA, 06 de julho de 1910. p. 1.

⁴⁶⁵ A PROVÍNCIA, 07 de julho de 1910. p. 1.

⁴⁶⁶ A PROVÍNCIA, 07 de julho de 1910. p. 1.

⁴⁶⁷ A PROVÍNCIA, 12 de julho de 1910. p. 1.

Mesmo com a falta de dinheiro para as desapropriações, as obras seguiam normalmente, porque os trabalhos se mantinham com o mesmo ritmo em outras frentes, já que elas não sofriam do mesmo mal, o financeiro. A exemplo da continuidade das obras, percebemos o processo de assentamento da linha do sistema “Decauville⁴⁶⁸”, que teve como função o transporte das calças da rua do Pharol e rua São Jorge para o forte do Brum⁴⁶⁹. Mesmo sabendo dos problemas existentes com os numerários, muitos funcionários do alto escalão acreditavam que essa dificuldade não seria duradoura, por sempre existir interesses de particulares em querer fazer negócio com a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto, acreditando assim que dinheiro não seria problema. Temos como exemplo o dia 20 de setembro de 1910, cujas cinco propostas chegaram ao escritório da comissão, enviadas de empresas que queriam fazer demolições de prédios, como empreiteiros. Os proponentes são estes: Luiz Amorim Silva, Antônio Ceciliano Machado Rios, João Pereira de Aquino & C., Joaquim do Rego Barros e Antônio Lopes Ferreira⁴⁷⁰. As propostas sempre eram examinadas afim de proceder-se à escolha da que mais convier, o menor custo para o governo. Esse interesse mostrava que a moral e o respeito pela empresa que fazia as obras, não havia sido abalado e em resposta a “*Société de Construction*”, intimava mais estabelecimentos para que eles deixassem os respectivos prédios que ocupavam, lhe dando um prazo dito razoável para que isso fosse feito, como foi a dos que ficavam na rua do Commercio.

A moral da Comissão Fiscal Administrativa das Obras do Porto e da “*Société de Construction*” se mostrou mais forte e inabalável quando, no dia 01 de outubro de 1910, retornam a circular nos jornais os editais de negociação das indenizações, mostrando que os problemas financeiros haviam sido sanados. Esse primeiro edital após a crise conta com os prédios das seguintes localidades: “rua do Bom Jesus, rua Domingos José Martins, travessa do Corpo Santo, rua D. Maria Cesar, beco Largo, cais do Apolo, rua Visconde de Itaparica, travessa Madre de Deus, beco do Caetano, beco do Pindoba, rua da Madre de Deus⁴⁷¹”. Nos mesmos meses desses editais para desapropriação, eram lançados também os editais que convocavam novas empresas para a concorrência das demolição dos prédios que seriam indenizados, e que deveriam seguir as seguintes regras: o contratante não poderia reclamar da demora do pagamento, deveria iniciar as demolições logo após o pagamento das indenizações

⁴⁶⁸ O sistema Decauville era uma pequena linha de trem que circulava dentro do bairro do Recife retirando os escombros que não seriam vendidos nos leilões. Sendo que era formado por 2km de trilhos e 20 vagonetes com capacidade de 1 m³ cada.

⁴⁶⁹ A PROVÍNCIA, 11 de setembro de 1910. p. 6.

⁴⁷⁰ A PROVÍNCIA, 21 de setembro de 1910. p. 1.

⁴⁷¹ A PROVÍNCIA, 01 de outubro de 1910. p. 3.

dos prédios, todo o material retirados dos prédios seriam de sua posse, até os escombros, o que não lhe servisse deveria ser retirado do local, por seu custo.

Por ser dito rigoroso para a época, os editais de concorrência para novas empresas que assumissem a responsabilidade em fazer as futuras demolições, não obtiveram nenhuma proposta que pudesse vir interessar a comissão das obras do porto, nem de novas empresas como também das cinco que foram oferecidas no dia 01 de outubro. Sendo assim, para fazer as obras de abertura das Avenidas Centrais e Marquês de Olinda, o escritório da Comissão Fiscal⁴⁷² ficou aberto para qualquer empresa que queria concorrer ao serviço⁴⁷³. Sobre as demolições, a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto lançava notas nos jornais no intuito de encontrar uma locomotiva para uso nas obras do porto, que tivesse bitola de 60cm, a um bom custo⁴⁷⁴. Era sabido que esse tipo de compra custaria muito dinheiro, mas a comissão não queria demonstrar que passava por problemas financeiros.

Com relação às demolições e desapropriações, duas notícias tiveram grande repercussão no final do ano de 1910. A primeira foi as negociações financeiras que estavam um tanto difíceis entre o governo brasileiro e o inglês, destinado à conclusão das obras do porto. Essa transação terminou sendo favorável ao governo brasileiro, o que fez encher de esperança a “todos” os pernambucanos. No dia 07 de janeiro de 1911, o povo pernambucano soube que foi aberto o crédito de 63.081\$807, em ouro, para o pagamento executado à empresa construtora das obras do porto do Recife⁴⁷⁵. O segundo foi a mudança da sede da Associação Comercial de Pernambuco, que no dia 05 de dezembro⁴⁷⁶ deixaria de funcionar na sua antiga sede, por haver sido desapropriado. O edifício que lhe sediava havia sido demolido imediatamente, passando temporariamente a funcionar na rua Marquês de Olinda no número 21, enquanto seu novo prédio não era construída pela comissão fiscal. Além da Associação Comercial, outros importantes grupos estavam mudando os seus endereços, como o Telégrafo Nacional, que mudou provisoriamente para a rua do Brum n. 82, sendo que para ele também havia promessa de um novo edifício, que estaria localizado na nova avenida Central. Nesse período também já se encontravam novos estabelecimentos sendo erguidos, como na rua

⁴⁷² O escritório da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto se localizava na rua de São Jorge no prédio de número 145, no primeiro andar.

⁴⁷³ A PROVÍNCIA, 30 de outubro de 1910. p. 1.

⁴⁷⁴ A PROVÍNCIA, 18 de outubro de 1910. p. 4.

⁴⁷⁵ A PROVÍNCIA, 08 de janeiro de 1911. p. 1.

⁴⁷⁶ A PROVÍNCIA, 04 de dezembro de 1910. p. 8.

Quinze de Novembro, cujas edificações que lá estavam construindo seriam para a Agência Jornalística Pernambucana, de propriedade de Julio Agostinho Bezerra⁴⁷⁷.

Com essa nova dinâmica nas demolições no bairro do Recife, o jornal A Província lança uma matéria que diz perceber um tanto a morosidade da remoção dos entulhos, todavia, consegue observar nos trabalhadores que está pouco a pouco despertando a iniciativa particular, e é assim que algumas firmas comerciais tratavam de requerer terrenos nas avenidas, a fim de construir prédios para os seus estabelecimentos. Até porque já se havia demolido mais de 400 prédios, que também serviu para a abertura da avenida Central e Marquês de Olinda. Porém, para a conclusão das avenidas, ainda teria que haver mais de 500 desapropriações⁴⁷⁸. Com um número grande de demolições, vemos que há também uma saída de pessoas do bairro, segundo Lubambo⁴⁷⁹: “diante do exposto, tem-se que entre 3.000 a 5.000⁴⁸⁰ pessoas foram desalojadas do bairro do Recife entre 1910 e 1911. Se não de suas moradias, estas pessoas, no mínimo, saíram de seu local de trabalho”. Todo esse trabalho pretendia ser feito com as novas verbas que o governo conseguiu com a Inglaterra, e que parte desse dinheiro já estava certo: 500 contos de réis que foram entregues ao arcebispo de Olinda, como indenização pela igreja do Corpo Santo e Arco da Conceição, que foram demolidos a um custo de 1.000 contos de réis. Outro custo certo foi a demolição dos trapiches ao longo do cais, pertencentes à Companhia Pernambucana de Navegação e a outros proprietários, além dos gastos com o pagamento do operariado que trabalharam nas obras, como afirma Lubambo⁴⁸¹: “contudo, aos interessados nas desapropriações pouco importavam os problemas e incertezas importas à população desalojada, agravados, muitas vezes, pelo atraso ou não pagamento das indenizações”. Todo esse movimento de bota abaixo não atingia todos moradores da capital, mas a quem afetava, fazia isso de forma diferenciada os ocupantes dessa freguesia.

Para aqueles que pagavam aluguel em casas de cômodos, pensões e pardieiros na área, as desapropriações se traduziram em expulsão real de seus moradias, além de significar pioras nas condições de vida, agravadas pela “crise” habitacional que incluía a escassez de habitações e o provável aumento dos alugueis nas outras áreas próximas.

⁴⁷⁷ A PROVÍNCIA, 27 de dezembro de 1910. p. 1.

⁴⁷⁸ A PROVÍNCIA, 14 de junho de 1911. p. 1.

⁴⁷⁹ LUBAMBO, Op. Cit. p. 125.

⁴⁸⁰ Lubambo para chegar a esses números levou em conta a razão feita por saturnino de Brito em sua obra Saneamento do Recife, p. 74 a 75; Tomo I, como ela explica na página 137 do seu livro.

⁴⁸¹ LUBAMBO, Op. Cit. p. 125.

Para uma parte dos comerciantes e arrendatários de prédios antigos convertidos em casa de cômodos, as desapropriações significaram uma perda de localização, de rendas e de clientela. No entanto, para a outra parcela, que conseguira uma “boa” indenização, muitas vezes através do “apadrinhamento” e “influência” e, principalmente, para aqueles que não saíram do bairro, as desapropriações possibilitaram uma maior margem de lucro; tanto pela escassez de habitações, como pelas vantagens locacionais⁴⁸².

Como podemos ver, as desapropriações não eram encaradas para alguns, não como dificuldade, mas sim como a melhoria futura. Quem mais sofreu com o processo de demolição foram os pobres que moravam de aluguel e os pequenos comerciantes. Por conta dessa situação, comentava-se pela cidade que as desapropriações para as obras do porto eram uma desenvoltura gananciosa e livre de escrúpulos, que havia excedido todos os limites, desprezando todas as aparências. Por isso eram lançados editais sem parar, no sentido das desapropriações para o melhoramento do porto e do bairro do Recife, ainda durante o ano de 1911⁴⁸³. Mesmo com esse retorno acelerado nas desapropriações e nas demolições, o Supremo Tribunal Federal negou provimento ao agravo, interposto pelo representante federal do despacho do juiz seccional, que indeferiu o pedido de depósito de 675:000\$000 réis para indenização dos prédios desapropriados à Companhia Pernambucana. Essa negação teve a ver com o valor a ser pago, pois se chegou à conclusão de que seria um valor muito alto para tais edificações, e, principalmente, por serem todas da mesma companhia, seria um caso de apadrinhamento. Essas são situações corriqueiras cuja população que perdia a sua casa tinha de ver, sem nada poder fazer.

Nos últimos dias de 1911 saiu em jornal uma ótima notícia, para muitos dos comerciantes que almejavam refazer os seus comércios na Avenida Central e Marquês de Olinda: foi lançado nos matutinos por ordem do engenheiro chefe, a nova data para o leilão dos terrenos da Avenida Central. Os primeiros lotes foram os de número 3, 5, 7, 8, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 30 e 40, cujas plantas dos terrenos poderiam ser examinadas no escritório do serviço de desapropriação. Os locais dos leilões foram os mesmos onde foram encontrados os lotes no dia 28 de dezembro de 1911⁴⁸⁴. As obras seguiram como o esperado. Mesmo depois de um processo político tão acirrado, não causou mudança no ritmo dos trabalhos. Os serviços feitos pela comissão das obras do porto fluíam de forma normal, mas sempre havendo alguns

⁴⁸² LUBAMBO, Op. Cit. p. 125.

⁴⁸³ A PROVÍNCIA, 02 de setembro de 1911. p. 3.

⁴⁸⁴ A PROVÍNCIA, 27 de setembro de 1911. p. 2.

atrasos, mas nada que preocupasse a Comissão Fiscal e Administrativa das obras do Porto durante o ano de 1912, chegando a 1913 com as obras bem encaminhadas.

Uma das preocupações no período das demolições era sobre o que pensariam os visitantes do estado, com relação à situação em que se encontrava a porta de entrada de Pernambuco. Pensava-se muito na chegada de estrangeiros, e por conta disso, os edifícios que seriam sacrificados para a construção das novas avenidas foram pintados, para que aqueles visitantes que chegassem ao porto soubessem o que estava acontecendo. As fachadas dos prédios eram pintadas normalmente com tinta a óleo, com os dizeres em línguas que pareciam ser mais conhecidas pelos visitantes – francês e inglês – com as indicações dos prédios a serem demolidos. Toda essa preocupação era para evitar possíveis transtornos com estrangeiros e com nativos, com relação a aluguéis dos imóveis ou acidentes. A preocupação com as obras de demolição de desapropriação seguem normalmente, mas em 1913, mais especificamente no mês de julho, recomeçam os leilões dos materiais extraídos das demolições, já que havia tido uma parada no ano de 1912. Estes materiais que se espalhavam pelas ruas, faziam com que não existisse um traçado certo das vias, apenas entulhos e materiais. Por conta disso, os leilões retornaram urgentemente. Outro motivo que levou à preocupação com a desobstrução das passagens foi que, em 1913, não se havia começado o calçamento das novas avenidas, como também não se havia começado o trabalho de saneamento do bairro do Recife, já que ele só poderia ser feito com a conclusão do traçado e da limpeza da mesma. O que fez atrasar em muito as obras.

Não havia novidades nos materiais que estavam para ser leiloados, nem no local a ser realizado tal intento: os leilões continuavam sendo feitos nos locais onde se encontravam os devidos prédios. No entanto, a diferença era que muitos desses locais já estavam demarcados, com os novos lotes a serem vendidos. Com relação ao material, alguns tinham peças de melhor qualidade, como lajes claras e escuras e pedras de cantaria. Outra coisa que se diferenciava era o tempo para a retirada dos produtos comprados, já que deveriam, neste momento, efetuar a retirada dentro do prazo máximo de oito dias, contando a partir do dia seguinte à realização do leilão.

As obras de desapropriação e demolição seguiram desta forma até o ano de 1914, época em que houve a paralização de todos os trabalhos, por falta de dinheiro para o pagamento dos trabalhadores em todas as frentes. Prosseguindo nesse processo de demolição do bairro, antes mesmo de falarmos sobre os trabalhadores, discutiremos o que para muitos de nossos contemporâneos foi considerado um grande mal para o patrimônio histórico, cultural e

religioso de Pernambuco: a demolição da Matriz do Corpo Santo e do Arco da Conceição. O fatídico acontecimento tem seu prelúdio ainda em 1909 e é concluído em 1914 com a demolição dessas seculares edificações religiosas.

4.2.2 O processo de demolição da matriz do Corpo Santo e o arco da Conceição

As demolições causaram diversos transtornos para o cotidiano dos moradores e dos trabalhadores dos estabelecimentos que lá se localizavam. Os entulhos nas ruas, a poeira, os buracos, água acumulada nos tempos de chuva, tudo isso faz mudar a rotina do bairro, como também fez mudar a sua paisagem. Tornou-se um lugar não mais de encontros, mas um local de destruição, onde os mais abastados e os políticos faziam promessas para a sociedade pernambucana, como a de trazer melhorias para o local.

Durante o período do bota a baixo, devido adversidades, não houve maior perda para o bairro e para a cidade do Recife, que a demolição da matriz do Corpo Santo⁴⁸⁵ e do Arco da Conceição, que podemos ver na imagem (14 e 15). Dois templos seculares, que faziam parte do cenário e do cotidiano do povo da capital pernambucana. A matriz do Corpo Santo foi a primeira igreja do Recife, construída ainda no século XVI como capela no bairro do São Frei Pedro Gonçalves. Pertencia à irmandade do Santíssimo Sacramento, igualmente o arco da Conceição⁴⁸⁶.

⁴⁸⁵ A Igreja Matriz do Corpo Santo, surgiu com a povoação do Recife, ainda durante o século XVI.

⁴⁸⁶ Não havia estrutura como a do arco da conceição em nenhuma igual em todo o Brasil.



Imagem 14 – Matriz do Corpo Santo⁴⁸⁷.



Imagem 15 - Arco da Conceição com acesso a ponte Maurício de Nassau, 1909⁴⁸⁸.

⁴⁸⁷ Fonte: Disponível em: < <https://patrimonioespiritual.org/2015/06/22/convento-de-santo-antonio-e-a-capela-dourada-recife-pe/> > Acessado em: 03/01/2017.

⁴⁸⁸ Fonte: Disponível em: < <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/diretodaredacao/2016/07/09/os-arcos-que-se-tornaram-avos-do-progresso/> > Acessado em: 03/01/2017.

Na imagem 14, podemos ver que a matriz do Corpo Santo já está em meio ao caos dos destroços dos antigos prédios que a cercava. É importante salientar que a igreja era localizada em uma região que, antes das obras era de grande movimentação de pessoas, pois, além do templo religioso, encontravam-se diversas casas comerciais, bem como importantes estabelecimentos de prestação de serviços à população, como vimos no primeiro capítulo. Já na imagem de número 15, podemos ver o Arco da Conceição, que ficava na entrada da ponte Sete de Setembro – o portão de entrada do bairro do Recife –, por onde passavam diversas pessoas e o bonde, conforme podemos perceber seus trilhos pela imagem. O Arco da Conceição também era um centro com lojas que atraía a população, como também em épocas de festas. A demolição desses dois prédios não se encontrava no projeto original de remodelação do bairro, só após revisão dos planos percebeu-se a “necessidade” de destruir o arco e a matriz, com o intuito de deixar mais dinâmica a mobilidade entre o porto e os bairros centrais do Recife, para facilitar o escoamento da produção, como também fazer a higienização⁴⁸⁹ da localidade.

Os primeiros sinais da necessidade da demolição dessas edificações foram dados em 1909, antes mesmo da festa de abertura das obras do porto. No dia 15 de maio de 1909 saiu uma nota no jornal *A Província* informando que haveriam algumas mudanças no projeto das obras do porto. Aconteceriam demolições de alguns prédios que antes não estavam listados e o alargamento de algumas ruas que antes não faziam parte do projeto. Entre essas mudanças, uma das mais impactantes foi a demolição da Igreja do Corpo Santo⁴⁹⁰. A notícia da provável demolição da igreja matriz do bairro chamou a atenção da população, principalmente dos fiéis que frequentavam a igreja, que ficaram atônitos com o que foi noticiado. Prontamente a elite, que acreditava que seria um mal que viria para um bem maior para Pernambuco, ficou eufórica. No entanto, para que essas alterações fossem feitas seria necessária a aprovação do ministro da viação federal, já que as obras estavam sendo financiadas pelo governo federal, e qualquer mudança como essa alteraria o orçamento geral.

Para alguns demorou, mas para outros não. No dia 11 de setembro de 1910, foi autorizada pelo ministro da viação a abertura da avenida denominada Central⁴⁹¹. Além dessa autorização, também foram liberados os estudos para a construção da Avenida Marquês de Olinda. Essa notícia animou parcela da população, a elite, mas deixou os moradores do bairro preocupados. A notícia de que já estavam sendo autorizada pelo governo federal a abertura

⁴⁸⁹ A higienização proposta era tanto de cunho sanitário quanto social.

⁴⁹⁰ *A PROVÍNCIA*, 15 de maio de 1909. p. 1.

⁴⁹¹ *A PROVÍNCIA*, 11 de setembro de 1910. p. 6.

das duas avenidas, a Central – partindo da ponte Buarque de Macedo – e a Marquês de Olinda – partindo da ponte Sete de Setembro – foi dado no dia 30 de Setembro do mesmo ano. Os jornais de Pernambuco diziam que se devia comemorar, por ser um melhoramento importante para a capital pernambucana, como também deveriam felicitar todos os pernambucanos por não terem fracassado. Essa justíssima pretensão e esta vitória tiveram como personagens principais o engenheiro Eduardo de Moraes, que não tinha nenhum cargo público, e a Alfredo Lisboa, chefe da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto⁴⁹².

Com a ordem vinda do governo federal, da liberação para a construção das duas avenidas, estas que tornar-se-iam as principais artérias do bairro do Recife, a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto começou a tratar do novo edital para desapropriação. Os novos prédios que entraram na lista e nas negociações foram da irmandade do Santíssimo Sacramento, a Matriz do Corpo Santo e o Arco da Conceição. Para as negociações dos imóveis da irmandade, houve os primeiros diálogos com o bispo D. Luiz, este que estava à frente do Santíssimo Sacramento. O bispo pedia 1440 contos de réis pelo arco e pela matriz. Mas, logo em seguida, a *Tribuna Religiosa* lança a seguinte nota⁴⁹³, “Estamos autorizando a declarar que S. Exc.^a. ainda não se externou até o presente sobre a quantia que possa valer a igreja que se quer demolir”. Mesmo que já houvesse saído o valor de 1440 contos, o governo não fechava nada com o Santíssimo Sacramento, pois tentavam negociar uma proposta justa e razoável, como também a negociação para a construção de outro templo, já que essa era uma das imposições da irmandade. Enquanto o governo negociava o valor, desmentia o que já havia divulgado anteriormente, o que fez com que deixasse dúvidas sobre o andamento da negociação.

No dia anterior à nota lançada pela *Tribuna Religiosa*, 28 de outubro de 1910, o governador Herculano Bandeira havia comparecido ao palácio episcopal para uma conferência, porém, não contou com a presença do bispo D. Luiz, responsável por tratar dos valores e da demolição, tanto da matriz como do arco, e que deveriam ser demolidos para dar lugar à Avenida Marquês de Olinda. Ao término da negociação chegou-se a uma quantia, que ainda deveria passar pela aprovação do engenheiro Alfredo Lisboa: 500 contos de reis em dinheiro. Além do valor que a Comissão Fiscal das Obras do Porto deveria pagar, esta teria também que ceder um terreno que fosse suficiente para a construção de uma nova matriz, como deveria também restituir as obras de talha existentes no interior dos dois templos que

⁴⁹² A PROVÍNCIA, 01 de outubro de 1910. p.1.

⁴⁹³ A PROVÍNCIA, 30 de outubro de 1910. p.6.

iriam ser demolidos. Sobre as exigências feita pela irmandade, foram todas aceitas pelo engenheiro Alfredo Lisboa⁴⁹⁴.

Após o acordo entre a igreja e o governo ninguém ignorou que já havia sido firmado o acordo para a desapropriação da igreja do Corpo Santo e do Arco da Conceição. Afirma-nos Cavalcanti⁴⁹⁵ que tal ato foi atitude de quem “não conhecem Moral e Cívica, que não tem sensibilidade artística nem cultural histórica, e, sobretudo, não possuem imaginação para os problemas viários e finalmente, aptidão profissional”. No entanto, segundo os jornais, o pensamento da população era de que não se tinha dúvidas da resolução, mas esperava que tal empreendimento não acarretasse em futuros encargos para a população.

Mesmo tendo sido noticiado pelos jornais do dia 30 de outubro que o acordo já teria sido firmado para as indenizações e futuras demolições, no dia 12 de novembro sai nota no jornal A Província informando que o acordo para desapropriação da igreja do Corpo Santo não poderia ter acontecido, pois faltaram as assinaturas dos representantes das irmandades e do vigário da freguesia. A notícia que foi vinculada aliviou muitos dos que defendiam a permanência da igreja e do arco, mas o poder público não iria deixar passar essa oportunidade para realizar os seus objetivos. Burburinhos corriam nas ruas do Recife falando que o acordo não havia sido firmado porque a comissão fiscal junto às obras do porto ainda não teria o local para a construção do novo templo, e prometia à irmandade que diria onde seria o lugar da construção mais adiante, sendo essa a imposição para haver a assinatura do documento.

Após grande falatório sobre o motivo da não assinatura dos documentos necessários, a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto, lança nota oficial dizendo o motivo do ocorrido. A comissão fiscal desmente o que estava sendo falado nas ruas do Recife com a seguinte afirmação:

“A propósito da demora na assinatura do acordo para a indenização da igreja do Corpo Santo, e o terreno para a edificação do novo templo foi espontaneamente escolhido pelo próprio Sr. bispo, logo na primeira conferência sobre o assunto, não procedendo, portanto, as alegações⁴⁹⁶.”

A afirmação da não existência de problemas na negociação com a irmandade faz elevar a confiança de certos grupos da sociedade na Comissão Fiscal. O valor acertado ficou a

⁴⁹⁴ A PROVÍNCIA, 30 de outubro de 1910. p.6.

⁴⁹⁵ CAVALCANTI, Op. Cit. p. 67.

⁴⁹⁶ A PROVÍNCIA, 13 de novembro de 1910. p.1.

500:000\$000 (quinhentos mil reis), mais um novo terreno e a construção da nova matriz. De acordo com pensamento de Sette⁴⁹⁷, “dois atentados às nossas tradições cometeram-se quase sem protesto dos contemporâneos, nem sequer do Bispado, que os aceitou: a demolição da trissecular igreja do Corpo Santo...”, além do autor comentar sobre a matriz, ele afirma que outras edificações pertencentes à irmandade “os Arcos da Conceição e Santo Antônio, que guardavam os encontros da Ponte 7 de Setembro⁴⁹⁸”, foram de grande perda para o povo recifense.

Ainda no último mês de 1910, a elite, que estava interessada na modernização do bairro do Recife, fazia perguntas para a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto via jornais, e a mais comum era: “Quando terá início a construção do primeiro prédio na *Avenida Central*?⁴⁹⁹”. Resposta esta que a comissão não pôde dar, por não saber. Entretanto, em janeiro de 1911 a comissão fiscal dá o seu primeiro passo para responder tal pergunta feita. Foi oferecido então ao bispo D. Luiz pelo serviço da desapropriação do Corpo Santo, um pequeno alvião de prata, para que fosse abatida a primeira pedra da matriz. Esse fragmento depois deveria ser oferecido ao Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano como uma lembrança de tão auspicioso ato⁵⁰⁰. O objeto foi dado como símbolo da futura construção que seria feita, deixando a população crente que seria a nova matriz a ser construída.

O ano de 1911 em relação à demolição da Matriz do Corpo Santo e o Arco da Conceição termina ficando em hiato, até porque não se havia mais o que negociar, apenas faltava saber quando as obras começariam. Em 1912 o governo autorizou a demolição da igreja do Copo Santo e o Arco da Conceição pela quantia de 19:000\$000 (dezenove mil reis), por conta das obras do porto, deixando como encarregado deste trabalho Eneas Gusmão⁵⁰¹, ganhador da licitação para fazer a obra. Não havendo mais notícias no decorrer desses dois anos citados⁵⁰² só em 1913 que se retoma o processo para as demolições do arco e da igreja. Em fevereiro de 1913 por determinação judicial foram convidados por intimação as parte interessadas possuidoras de jazigos, urnas, etc., a retirarem o que de direito lhes pertence, no

⁴⁹⁷ SETTE, Op. Cit. p. 54.

⁴⁹⁸ Idem. p. 54.

⁴⁹⁹ A RPOVÍNCIA, 29 de dezembro de 1910. p.2.

⁵⁰⁰ A RPOVÍNCIA, 05 de janeiro de 1911. p.1.

⁵⁰¹ DIARIO DE PERNAMBUCO, 07 de fevereiro de 1912. p. 1.

⁵⁰² O ano de 1911 não houve muitas notícias sobre o processo para a demolição dos dois monumentos da irmandade do Santíssimo Sacramento, já no ano de 1912 após a conturbada eleição do general Dantas Barretos, alguns jornais saíram de circulação por um tempo, como o Diário de Pernambuco, que teve poucas edições e o A Província, este que não foi encontrado nenhuma edição no site da biblioteca nacional. Sendo esses dois jornais trabalhados nessa dissertação.

prazo improrrogável de 60 dias. A data coincide com a desapropriação da matriz do Corpo Santo⁵⁰³. A data de início desse prazo era o dia 15 de fevereiro do mesmo ano, sendo esse um grande passo para o início do processo de demolição.

Além da intimação para a retirada dos restos mortais que se encontravam na igreja, há uma convocação para a última missa realizada na matriz do Corpo Santo. Este ato final também é uma determinação judicial, solicitando o comparecimento à última missa que foi celebrada em honra do Santíssimo Sacramento às 8h da manhã de uma quinta-feira, 6 de março de 1913, tendo em vista a aproximação do prazo de início da demolição. Como os jornais escreveram em suas páginas, era uma convocação para as famílias, parentes e amigos dos membros que desejassem assistir tão piedosa cerimônia de culto católico⁵⁰⁴, já esperando a comoção da comunidade religiosa. Quem presidiu a cerimônia foi o cônego João Augusto do Nascimento, o vigário da paróquia, revestido solenemente da capa da freguesia, com a presença das irmandades do Santíssimo Sacramento, dos Passos e do Rosário⁵⁰⁵. Ao término dos atos religiosos houve diversos batizados e distribuição de comunhão para o grande número de fieis que compareceram no dia. Foi entoado para os mortos solene momento, observando-se ao centro da matriz um artístico mausoléu, rodeado de flores e de tocheiros envoltos em crepe. Como podemos perceber, a celebração ocorreu da mesma forma como se não fosse a última. Os jornais não noticiaram nenhum alvoroço ou tumulto pelo encerramento das atividades da matriz do Corpo Santo, só comunicou que a matriz passou o resto do dia aberto a visitas e foi visitado por numerosas pessoas.

Os jornais contavam que com o mesmo brilhantismo dos anos anteriores, efetuou-se às 18 horas a transladação da imagem dos Passos para o convento do Carmo. E no dia 7 de março, realizou-se a tradicional Procissão dos Passos, que saiu do convento do Carmo às 15 horas⁵⁰⁶ para a igreja Madre de Deus. Sette pôde nos dar um relato forte do acontecimento desde a sua saída para o Carmo, em Olinda, e seu retorno para o Recife, na igreja da Madre de Deus.

Nesse dia sairia à noite, como todos os anos acontecia, a procissão do Encêrro. Iria o Senhor dos Passos, sob o baldaquino de gorgorão roxo, para o Carmo. Tudo como há três séculos, então. Apenas, no dia seguinte, a

⁵⁰³ A PROVÍNCIA, 18 de fevereiro de 1913. p.5.

⁵⁰⁴ A PROVÍNCIA, 05 de março de 1913. p.5.

⁵⁰⁵ DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 07 de março de 1913. p. 1.

⁵⁰⁶ DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 07 de março de 1913. p. 1.

imagem, ao invés de regressar ao Corpo Santo, sua morada de tantos anos, iria para a Madre de Deus, onde passaria a ter o seu altar⁵⁰⁷.

A imagem dos Passos instalou-se no Consistório da Madre de Deus onde virou a sua morada, deixando para trás seu antigo templo. Já a irmandade pela afirmação de Guerra⁵⁰⁸ após a cerimônia “passou aquela irmandade a funcionar provisoriamente na igreja de São José do Manguinho⁵⁰⁹, segundo determinação do arcebispo D. Luís Raimundo da Silva Brito, lavrada a 11 de janeiro daquele ano”. No dia seguinte ao cortejo, Sette nos conta que “os primeiros pedaços da torre esfarelavam-se no pátio do Corpo Santo⁵¹⁰”. O templo encontrava-se já em meio a entulhos e escombros das outras construções que já havia sido demolidas, como vemos na imagem 16.



Imagem 16 - Pátio do Corpo Santo: demolição; igreja do Corpo Santo; sobrado; bairro do Recife - 1913⁵¹¹.

Vemos na imagem 16 uma cena desoladora: quase todo o largo do Corpo Santo destruído, faltando ser demolidos apenas alguns casarões, além da própria igreja. Foi nessa paisagem que houve a última celebração. Mesmo em trono de cena tão marcante, não pudemos encontrar nos jornais uma revolta, um descontentamento, um sopro de indignação sobre o que estava presta a acontecer, apenas Sette⁵¹² nos conta o descontentamento do “Vigário João Augusto, tão intimamente magoado e até seu bocadinho revoltado contra a

⁵⁰⁷ SETTE, Op. Cit. p. 232/233.

⁵⁰⁸ GUERRA, Flavio. *Velhas igrejas e subúrbios históricos*. Recife: Prefeitura Municipal, Dep. de Documentação e Cultura, 1960. p. 127.

⁵⁰⁹ A igreja de Manguinho oferecia, então, um aspecto lastimável de abandono e quase ruínas, crescendo a vegetação até no interior do templo, estando as paredes externas gravemente rachadas, cobertas de lodo e sujas. Ante tal estado decidiu a Irmandade das Almas fazer uma limpeza e reparos iniciais no templo, gastando-se nisto a importância de 3 :903\$000, considerada elevada para tempo, e mudando-se a irmandade solenemente no dia 16 de fevereiro de 1913. Idem. p. 127.

⁵¹⁰ SETTE, Op. Cit. p. 234.

⁵¹¹ Fonte: Disponível em: < <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/515-patio-do-corpo-santo> > Acessado em: 03/01/2017.

⁵¹² SETTE, Op. Cit. p. 233.

derrubada de sua igreja”. As demolições iniciaram-se em 1913 e terminaram em 1914, e esse processo é descrito por Sette de forma dolorosa:

O bairro do Recife reformava-se. Prolongamento das obras do pôrto; rasgar-se-iam duas belas avenidas, e iria ser sacrificada a matriz do Corpo Santo. Pouco importava fôsse o templo vistoso de agora a antiga ermida de São Telmo dos pescadores do século XVI. O urbanismo não vacilava ante êsses sentimentalismos históricos. Era preciso derrubar, derrubar-se-ia. A Mitra cedera a igreja por 500 contos de réis. O cheque já estava entregue. As picaretas arrumavam-se no pátio famoso do bairro à espera de agir, como vinham agindo contra os sobradões vizinhos. Lingüeta, Rua do Comércio, becos, Rua da Cadeia, o Arco da Conceição, tudo iria por terra. Urgia a demolição do Corpo Santo. O "monstrengo", ali de pé, ainda, arrepiava a sensibilidade estética da engenharia do tempo. Que se apressasse o vigário, que se mexessem as irmandades e se pusessem ao fresco os santos⁵¹³.

Toda essa destruição que Sette nos conta era uma busca pela modernização, esta que não era amistosa, caminhava apenas atrás de seus objetivos. Cavalcanti⁵¹⁴ nos diz que o projeto de modernização do bairro do Recife era bom, que havia um traçado urbano merecedor de elogios, mas apenas por um lado. Porém, tornou-se deveras condenável por outro, quando assinou a demolição da igreja do Corpo Santo e do Arco da Conceição. Houve outras demolições, sendo que essas encheram de “negras manchas as brancas plantas organizadas para tão louváveis transformações”. Ainda podemos ver um pouco do processo de demolição pela imagem 17.

⁵¹³ SETTE, Op. Cit. p. 232.

⁵¹⁴ CAVALCANTI, Op. Cit. p. 67.



Imagem 17 - Igreja Corpo Santo: bairro do Recife; demolição; luminária; pátio do Corpo Santo - 1913⁵¹⁵.

Como podemos ver nesta imagem, a igreja, que está em um estado avançado de demolição, os trabalhadores no chão e alguns no seu alto, sua fachada cheia de andaimes e seu entorno repleto de metralhas, caibros, linhas e telhas, entre outros materiais. Essa cena é descrita por Sette⁵¹⁶ da seguinte forma: “a cantaria da fachada, os sinos das torres, os retábulos do teto, a talha dos altares, o mármore do piso, as pias, as molduras das tribunas, as portas almofadadas, deitavam-se pelos terrenos vagos da vizinhança”. Esse era o cenário ao longo da demolição do Corpo Santo. No entanto, este não foi o único prédio histórico que foi tombado. Simultaneamente, o Arco da Conceição ia-se ao chão, “ao pé da ponte, que também viria a ser substituída em sua estrutura de ferro pelo concreto armado, o Arco da Conceição igualmente ia pouco a pouco privando-se de suas pedras e de sua fisionomia própria⁵¹⁷”. Sendo esta passagem mais uma descrição do escritor Mario Sette.

Além do bairro de São Frei Pedro Gonçalves, que sofreu com a derrubada de diversos prédios e destes dois grandes monumentos religiosos e culturais quem padeceram com a ação da modernização, os trabalhadores que participaram das derrubadas, do mesmo modo que os transeuntes que frequentavam o bairro, sofreram fisicamente com as obras. Os acidentes que ocorriam nas obras afetavam todos, principalmente seus trabalhadores como similarmente a

⁵¹⁵ Fonte: Disponível em: < <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/576-igreja-do-corpo-santo> > Acessado em: 03/01/2017.

⁵¹⁶ SETTE, Op. Cit. p. 55.

⁵¹⁷ Idem. p. 55.

população que estivesse ao seu redor. Por esse motivo trataremos no próximo ponto, os acidentes nos locais de trabalho, como também suas vítimas.

4.2.3 Os acidentes nas obras do bairro e do porto do Recife

Entre muitas das inusitadas situações que ocorreram nas obras do porto e do bairro do Recife, os “desastres” com vítimas era algo que comumente acontecia. Era algo extremamente assustador e chocante para os moradores e frequentadores do bairro da região central do Recife, todos esses infortúnios e a sua frequência, com vítimas graves e até mortos. Como já pudemos perceber, no decorrer desta dissertação, alguns exemplos desses momentos desastrosos, podemos lembrar, inclusive, do caso do acidente com as dinamites na construção do dique de pedra do porto, que deixou três homens gravemente feridos. Por conta de suas frequências e da gravidade, não poderíamos deixar de relatar nesta dissertação tais acontecimentos. Descuidos nas obras eram corriqueiros, mas nas demolições eram muitos mais frequentes, além da possibilidade de machucar funcionários, entre outros transeuntes que por ali estivesse passando. Já na construção do dique, muitas vezes a falta de experiência e atenção eram os maiores causadores de acidentes de trabalho naquela parte da obra.

Os trágicos acontecimentos não eram previsíveis, mesmo que fosse sabido dos riscos existentes dentro das atividades. Os trabalhadores, cientes das problemáticas, candidatavam-se às vagas que eram oferecidas nas obras do porto. Os contratantes sabiam dos riscos que os seus funcionários poderiam passar, no entanto, precisavam concluir o empreendimento. O medo que os empregados tinham de um futuro sem dinheiro, era maior que qualquer possível eventualidade que pudesse ocorrer. Desta forma, preferia-se enfrentar as incertezas do futuro dentro do trabalho nas obras⁵¹⁸. Tais acontecimentos, os acidentes, ocorreram durante todos os anos que perduraram as obras. Não temos como dizer se nas obras em terra, no bairro do Recife, vitimaram mais que as obras de construção do dique e da dragagem. O que podemos é exemplificar pelos relatos existentes, que foram muitos. Poderemos observar os problemas relacionados aos desastres de acordo como eram noticiados nos periódicos da época, estes que

⁵¹⁸ Segundo Hobsbawm, os operários ingleses semelhante aos pernambucanos enfrentavam o futuro incerto, já que “eles não sabiam que acidentes ou doenças iriam afetá-los, e embora soubessem que algum dia no meio da vida – talvez 40 anos para os trabalhadores não-especializados, talvez 50 para os especializados – iriam se tornar incapazes para o trabalho pleno e adultos, não sabiam o que iria acontecer então entre este momento e a morte”. HOBBSAWM, Op. Cit. p. 227.

por muitas vezes nos trouxeram o que se sucedeu com riqueza de detalhes. Ocorriam também inúmeros outros acidentes de menor grau, no entanto, não eram anunciados pelos jornais. Outra informação que nos chamou a atenção e que trazemos para esse texto, é que, nesses episódios, quando não vitimava alguém fatalmente, deixava sequelas permanentes nos operários e/ou transeuntes. Como pudemos constatar, nem os trabalhadores, nem as suas famílias, tinham direito a nenhum benefício após serem feridos, ou mesmo após a sua morte. Os trabalhadores braçais faziam parte das “classes perigosas”, o que era agravado pela política da época, que facilmente se percebia os vestígios do pensamento do período escravocrata, que há pouco tempo havia terminado.

Para começar a contar tão trágico momento dentro da história das obras de modernização do porto e do bairro do Recife, temos que perceber que todos os relatos expostos nesta dissertação foram retirados dos jornais, visão dos veículos de comunicação e de um grupo, de uma classe social distinta, sobre a sociedade em sua época. Além de pensarmos as fontes que foram usadas para retratar o momento, temos que lembrar que a região era bastante perigosa, o que fazia com que acontecessem, naturalmente, diversos acidentes. Como podemos notar através de um pequeno exemplo, o desastre no cais da Companhia Pernambucana, em que a barcaça “NUBIA” se chocou com o iate “REGENTE”, que deixou um menor, de nome Benedicto, morto⁵¹⁹. Acidentes igualmente a esse eram recorrentes no porto. Também havia outro agente que causava problemas: a natureza. Este fator natural ajudava no agravamento dessa situação, quando as ressacas das marés eram altas e faziam com que o ancoradouro interno do porto se tornasse um local perigoso⁵²⁰. Conseguiremos ter uma breve noção de como era perigosa a região e poderemos também analisar o quanto aumentaram os riscos para os frequentadores e trabalhadores da localidade, porque quanto mais se seguiam as obras, mas perigoso se tornava andar e trabalhar pelas ruas do bairro.

Os diversos “desastres”, da forma que os jornais da época costumavam chamar, ocorriam nas obras do porto e vitimavam trabalhadores aos montes. Aconteciam nas demolições casos de desabamentos, onde pedaços de paredes ou vigas caíam em cima de trabalhadores, como se sucedeu na ocorrência do dia 18 de julho de 1910, cujo pedaço de parede do prédio na Rua de São Jorge, primeira rua a iniciar as demolições, caiu sobre dois trabalhadores, estes que após o acidente ficaram desacordados. O médico da Comissão Fiscal Administrativa das Obras do Porto os atendeu e os enviou para o hospital Pedro II. A

⁵¹⁹ CORREIO DO RECIFE, 29 de janeiro de 1909. p. 2.

⁵²⁰ A PROVÍNCIA, 07 de agosto de 1909. p. 1.

população que por ali passava ficara estonteada com o ocorrido, refletindo sobre os riscos, que, tantos eles quanto os trabalhadores, corriam. Se repararmos bem na imagem 18, conseguimos notar que o espaço que era ocupado pelos trabalhadores, era o mesmo usado pelos transeuntes, sem nenhuma preocupação. Podemos também observar que era uma ruela estreita. Era comum se ver passar durante as demolições nas ruelas desta localidade, pessoas caminhando. Neste caso, notamos que em um dos lados se tem um prédio sendo demolido, enquanto diversos transeuntes passavam, sem se preocupar com possíveis acidentes.



Imagem 18 - FELLOWS, G. S. [Cidade do Recife, por ocasião das demolições e transformações]. [Recife, PE]: [s.n.], 1911-1912. 1 foto, gelatina, p&b, 7 x 9,5 cm.⁵²¹.

A proximidade entre os locais de trabalhos, cujos funcionários usavam ferramentas consideradas rústicas, como pás, enxadas, alavancas, picaretas, entre outras, e também os populares, faziam com que a ameaça de acidentes fosse maior. Retomando a imagem 18, podemos identificar que este espaço era uma localidade próxima ao Cais da Lingueta, por vermos algumas árvores pertencentes ao cais, ao fundo da ruela na imagem. As ruas próximas

⁵²¹

Fonte: Disponível em: <
http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon855506/icon855506.jpg >. Acesso em: 2
 ago. 2018. Acessado em: 03/01/2017

ao Cais da Lingueta eram de grande tráfego de pessoas, o que não mudou durante as demolições, o que aumentava os riscos de se acontecer acidentes com populares.

Raramente havia apenas uma vítima nos acidentes das obras. Sempre eram dois ou mais funcionários que saíam gravemente feridos. Os acontecimentos que vitimavam os trabalhadores das demolições tornavam-se mais frequentes por existir um grande número de operários na mesma área de demolição, e, como já foi citado, não havia fiscalização nas obras para poder evitar tais infortúnios. Não havia horário para acontecer os desastres, poderia ser no início da manhã, no meio da tarde ou no final do expediente, já à noite. Por exemplo, o operário José Ferreira da Silva⁵²², que, quando removia pedras do intório de um compartimento do prédio que trabalhava, caiu sobre as suas costas um enorme bloco de calça que o deixou prostrado por terra, sem sentidos. Compareceu para fazer esse socorro o médico Tapajoz, que teve a companhia para o atendimento o farmacêutico da comissão fiscal das obras do porto Dyonisio Meili. Os dois medicaram a vítima e a encaminharam ao hospital Pedro II⁵²³.

Outro trabalhador que se machucou gravemente nas demolições, foi Heleno Pereira da Silva, das obras do porto, que morava nas proximidades da via férrea de São Francisco. O acidente que ocorreu com ele foi no dia 3 de novembro, que o vitimou esmagando seu pé direito. Ele obteve os primeiros socorros feitos por Luís e Silva, que o encaminhou para o hospital Pedro II⁵²⁴. Vítimas como esse infeliz haviam muitas. As obras do porto aleijaram muitos dos seus trabalhadores. Alguns mutilados sem condições de trabalho terminavam por sua vez a pedirem esmolas nas ruas do centro do Recife para sobreviver, já que não tinham mais como trabalhar. Houve diversos casos de vítimas dessa forma e alguns desses acidentes chocavam as pessoas pela negligência no atendimento e na forma como eram tratados os acidentados, o que agravava ainda mais e facilitava o aumento no número dos mutilados que possivelmente virariam pedintes. Temos como exemplo o infortúnio do dia 29 de outubro de 1910⁵²⁵, com o guindaste localizado no cais do extinto Arsenal da Marinha, onde aconteceu a quebra de uma mola da engrenagem do dispositivo.

⁵²² José Ferreira da Silva trabalhava apenas a uma semana na demolição dos prédios na rua do Torres, no bairro do Recife. Podemos notar que havia uma falta de experiência no trabalhador para exercer tal função, pois lembrando que qualquer um poderia se candidatar para trabalhar nas obras, já que vimos no outro capítulo, que o intuito era fazer com que o trabalho diminuiria a vagabundagem nas ruas do Recife.

⁵²³ A PROVÍNCIA, 28 de outubro de 1910.p. 1.

⁵²⁴ A PROVÍNCIA, 04 de novembro de 1910. p. 1.

⁵²⁵ A PROVÍNCIA, 30 de outubro de 1910.p. 1.

O acidente vitimou os operários Manoel Carneiro e Joaquim José de Sant'Anna. Outros funcionários foram envolvidos também no acidente, entretanto, como os dois estavam mais próximos, sofreram mais com o impacto e terminaram sendo jogados a uma longa distância, chegando até a caírem na água. Ficaram desacordados, pois receberam uma forte pancada na cabeça. Todos os vitimados foram socorridos e tiveram o primeiro atendimento no local. Tanto Manoel quanto Joaquim precisaram ser conduzidos ao hospital Pedro II. Todavia, um fato revoltou seus companheiros e a população, pelo descaso: uma das vítimas terminou sendo socorrida em cima de uma tábua, conduzida apenas por dois homens. Houve muitas censuras no momento ao encarregado do serviço no local em que se verificou o acidente, pois poderiam ter requisitado ao quartel do Recife um outro padiola, sendo o mínimo que se poderia ter feito pelo pobre homem naquele momento.

A ocorrência de desastres dentro do bairro de São Frei Pedro Gonçalves que estava sendo demolido, era frequente. Alguns casos chocaram a “sociedade”, como o caso que teve como vítima o tenente Herculano Pinheiro, de 80 anos. Homem que era bem quisto dentro da corporação, que, segundo os jornais, também era querido em todas as estâncias. Segundo o jornal, “o desastre ocorreu no retorno de alguns funcionários das obras do porto para a terra, após o trabalho noturno, todos os ocupantes da embarcação conseguiram ser resgatados, menos o tenente Herculano Pinheiro, falecendo no momento do acidente⁵²⁶”. A morte do tenente repercutiu entre a população de uma forma, que vários periódicos em suas edições, após seu falecimento, fizeram homenagens e condolências para a família do tenente falecido. Este foi um dos acidentes ocorridos com os trabalhadores durante seu serviço no dique, além de ter sido um dos poucos que abarcou alguém de maior prestígio social.

Os riscos de acidentes no dique eram grandes. Não escolhia as suas vítimas e a gravidade de como elas iriam ferir-se. Uma das ocorrências que houve na muralha foi o caso do popular Juvêncio de Miranda⁵²⁷, que estava acompanhado de um funcionário das obras do porto: um trolley⁵²⁸ tombou e terminou atingindo algumas pessoas, entre elas Juvêncio, que se feriu gravemente. Ele então foi socorrido pelos trabalhadores e levado de bote até a terra. Chegando lá, foi encaminhado para o hospital Pedro II⁵²⁹. Os infortúnios aconteciam pela falta de segurança, e, se dava muitas vezes porque qualquer pessoa poderia chegar próximo dos locais de trabalho. Além disso, os funcionários não utilizavam qualquer equipamento de

⁵²⁶ A PROVÍNCIA, 21 de agosto de 1910. p. 1.

⁵²⁷ Juvêncio tinha na época 25 anos mais ou menos, residia com a sua mulher no bairro de Santo Amaro.

⁵²⁸ Carro de engate da locomotiva que velava ou retirava material das obras do porto.

⁵²⁹ A PROVÍNCIA, 02 de outubro de 1910, p. 5.

segurança e a proximidade entre eles fazia com que o risco aumentasse, como podemos ver na imagem a seguir, o que facilitava o vitimar de diversos trabalhadores ao mesmo tempo.



Imagem 19 - Dique do Nogueira, Trabalhadores das obras do porto⁵³⁰.

Como é notório perceber pela imagem 19, a proximidade das barcaças, pessoas, equipamentos, entre outros dispositivos que não aparecem na imagem, agilizava o serviço, ao mesmo tempo em que podiam vir a atrapalhar. A aproximação das barcaças dos locais ajudava no resgate das vítimas, como foi visto no caso citado anteriormente, cujo ferido foi levado a terra por uma, provavelmente parecida com a que está no canto direito da imagem, e que era utilizada como transporte dos operários no dia a dia dos trabalhos. Os desastres ocorriam não só diretamente no dique, ocorriam também nas embarcações que faziam a dragagem ou no transporte. Podemos ter como exemplo o acidente na bateira pertencente à draga nº 5 da Comissão Fiscal das Obras do Porto, que vitimou Isaias Wanderley. Este homem perdeu o equilíbrio e caiu sobre a borda da draga, batendo o lado esquerdo do corpo, e ficando assim alguns minutos sem sentido, onde teve uma tumefacção nas costelas. Diferente de outros acidentados, ele foi levado a terra e medicado logo após o encaminharam para a sua residência⁵³¹. Os casos eram diversos, e vemos que os equipamentos utilizados nas obras faziam as suas vítimas, assim como as embarcações.

Outro transporte que causava bastantes acidentes eram os trollys. Podemos ter um exemplo dele na imagem 19, onde se encontravam nas muralhas de pedras, para fazer os transportes das pedras para o melhoramento do dique. A quem essas máquinas vitimavam, muitas vezes de forma grave, quase sempre iam a óbito no local ou no hospital, em sua maioria das vezes era por conta das amputações de membros. O operário José Francisco da Silva foi um dos que sofreram com tal mal. Ele teve os seus dois membros inferiores

⁵³⁰ Fonte: Disponível em: < <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/757-dique-do-nogueira> > Acessado em: 03/01/2017.

⁵³¹ A PROVÍNCIA, 14 de outubro de 1910,p. 1.

decepidos ao receber uma pancada na locomotiva, e dois trollys passaram por cima de suas pernas, o levando a óbito pouco tempo depois de chegar ao hospital. No mesmo dia houve outro infortúnio, este segundo sendo no antigo cais do Arsenal da Marinha: Antônio do Rego desequilibrou-se enquanto auxiliava na colocação de uma pedra na caçamba de uma alvarenga, e para não cair na água, agarrou-se aos trilhos do trem, este que passava dentro do bairro do Recife para levar entulhos. Neste momento, o trolley passou por cima de sua mão, tendo assim que amputar o membro do funcionário. Ele foi socorrido e não veio a falecer. Esses dois casos ocorreram no dia 7 de outubro de 1911.

Esses acidentes estavam ligados diretamente às obras do porto, mas que não necessariamente eram nas construções ou nas demolições. Haviam vários espaços que auxiliavam os trabalhos de melhoramento do porto e do bairro do Recife, que também não eram poupados dos graves acidentes. A ilha do Pina era um ponto de grande importância para dar suporte à construção do dique recifense, como também era um lugar que fazia as suas várias vítimas. Na localidade, o que mais vitimava os homens eram os blocos de concreto, os guindastes e as locomotivas. Os blocos faziam seus infernos quando caíam por cima dos trabalhadores ou transeuntes, desprendendo-se dos cabos que os erguiam pelos guindastes. Já estes, normalmente quebravam alguma peça ou saíam dos seus trilhos e vitimavam os operários, tombando e atingindo diversos trabalhadores que no momento estavam em suas funções na redondeza. As locomotivas, então, atropelavam operários e civis. Houve também descarrilamentos de trens, com diversos vitimados. Estes foram os tipos de acidentes que ocasionavam maior número de feridos em um único momento.

Ainda em locais mais distantes da região central das obras do porto, nas pedreiras, que abasteciam as obras com pedras para a construção dos diques (imagem 20), também ocorriam graves desastres. Um desses infortúnios foi no dia 30 de janeiro de 1913, quando se fazia a utilização de dinamite por volta das 16 horas, ferindo Eduardo José Pereira, que teve fratura na perna direita⁵³². Entretanto, este ocorrido poderia ter sido evitado se dois dos funcionários que ficavam de vigia e davam ordens de afastamento para os demais operários, tivessem dado o acionamento dos artefatos explosivos. Sobre os feridos nas pedreiras, eles tinham de vir para o Recife para serem internados no hospital Pedro II. Ou, após medicação em farmácias, eram enviados para as suas residências para se curar, o que mostra que quem trabalhava mais distante tinha menos chance de sobreviver a um grande acidente que por ventura acontecesse.

⁵³² DIARIO DE PERNAMBUCO, 31 de janeiro de 1913. p. 1.

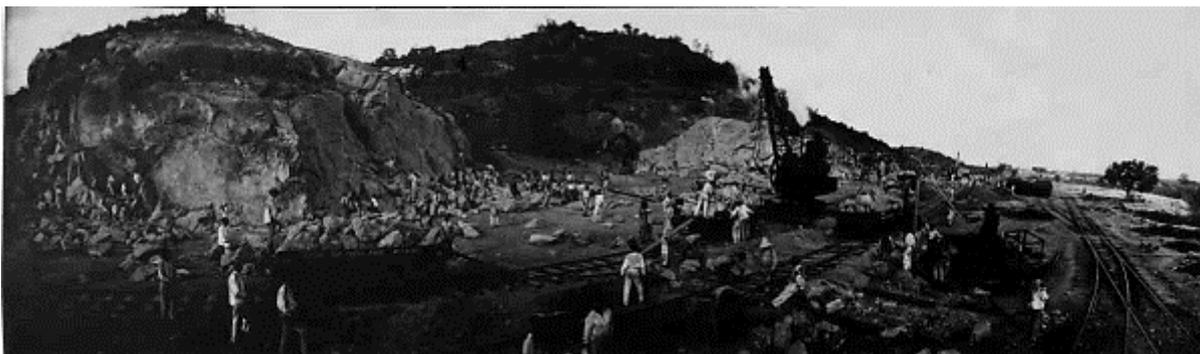


Imagem 20 - Pedreira de comportas: transeunte; pedreira; vagão; guindaste; obras do porto; exploração de pedras – 1910⁵³³.

Na imagem 20, podemos observar que a forma como os trabalhadores se portavam nas pedreiras se assemelhava à forma de se portar dos trabalhadores que tinham seus postos no dique do porto de Recife. Não conseguimos ter acesso aos números totais de mortos e feridos provenientes dos trabalhos feitos nas obras, e nem os parciais, até o ano de 1914. Todavia, conseguimos constatar pelos jornais que houve incontáveis casos com vítimas, fatais ou não, como também aferimos que não eram das melhores as condições de trabalho. Notamos que os periódicos mostraram poucos questionamentos vindos dos trabalhadores sobre os perigos de seus afazeres. O que mais se questionava era a questão salarial. Dentre as poucas contestações feitas pelos operários, o resgate dos feridos nos desastres sempre estava nas pautas, principalmente os que aconteciam no bairro do Recife ou nos diques, porque os enfermos eram transportados pelas ruas da cidade em padiolas até o hospital, sem nenhuma proteção ou anseio. O transporte era feito muitas vezes por outros funcionários ou policiais, que não estavam preparados para a função. Já a população ficava chocada quando via a cena, que em muitas vezes os infelizes, machucados, em estado grave, estavam cobertos de sangue expondo as suas chagas nas ruas mais movimentadas da cidade. Era um tremendo choque para a população que caminhava pelas ruas do centro do Recife. Cenas como essa não poupavam ninguém. Afetavam, do mais velho ao mais novo, tanto homens como mulheres, a visão destes homens que agonizavam.

Depois de tantos acidentes promovidos pelas obras, agora está na vez de falarmos dos problemas que as obras trouxeram para a população e para os trabalhadores, além da luta desses homens para tentar sanar o que ocorria. Sendo assim, focaremos o próximo ponto no que diz respeito ao tratamento desses problemas causados pelas obras e as suas reivindicações.

⁵³³ Fonte: Disponível em: < <http://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/item/682-pedreira-de-comportas> > Acessado em: 03/01/2017.

4.3 OS TRANSTORNOS, A PARALIZAÇÃO E COMO FICARAM AS OBRAS DO BAIRRO DO RECIFE

4.3.1 As reclamações populares durante as obras do porto e do bairro do Recife, pelos jornais

Os jornais normalmente captavam a voz do povo e suas reclamações. No entanto, quando eram direcionadas às obras de interesse do governo e/ou da elite local, pouco surgia em suas páginas. Todavia, sempre houve reivindicações exportas nos periódicos da capital pernambucana, porém, em menor número, quando estas eram direcionadas às obras do porto. Encontramos algumas contestações entre os anos de 1909 a 1914, sendo que o ano de 1914 foi marcado por grandes protestos relacionados às causas trabalhistas, ponto este que será abordado em outro momento da dissertação. Focaremos agora nas reclamações de populares, ou a pedido de populares, nos jornais A Província e Diário de Pernambuco.

A voz do povo, nesse período conturbado das desapropriações e demolições, foi um tanto abafada pelos jornais, que acabavam por noticiar os desgostos apenas quando os problemas afetavam diretamente as obras, ou, quando eram enviados por pessoas das classes mais abastadas, defendendo os menos favorecidos. Era sabido que as obras em sua fase de demolições causavam transtornos para os moradores, como o prejuízo para os comerciantes. Mas pouco era escrito ou noticiado nos jornais. Quem realmente soube como foi o andamento das obras e os problemas que ocorreram naquela época foram os moradores e trabalhadores. Aqui, tentaremos colocar um pouco sobre como isso se deu através das impressões dos jornais, mesmo sendo poucas. Vamos salientar também que a bibliografia sobre o tema é bastante escassa, e, neste trabalho, creio que pudemos contribuir de forma eficaz sobre a temática. Nas páginas a seguir, trabalharemos esse período com as reivindicações daqueles que foram calados por muito tempo dentro da história. Que, talvez, não sejam muitos. Mas esperamos que, assim como fomos inquietados, essa pesquisa possa vir a inquietar outros pesquisadores.

As primeiras agitações ocorreram ainda em 1909, quando as obras estavam em sua fase inicial. Como pudemos ver no capítulo anterior, a população queria ver mudanças na

paisagem do bairro do Recife, mas essas não eram aparentes. Contudo, já foi dito que muitos dos trabalhos eram feitos em escritórios ou fora da capital pernambucana. As reclamações começaram a ser feitas por conta das pedreiras de Gaibu, e de Comportas, quando a elite contestava a distância em que se encontravam as duas⁵³⁴. Porém, os primeiros embates entre o povo e as obras do porto surgiram inicialmente pelos valores das indenizações dos terrenos que a nova linha férrea cortaria na época. Os moradores das duas regiões em que passavam os trilhos, Boa Viagem e Comportas, fizeram confusão por conta das quantias oferecidas como indenização, já que eles acreditavam que se deveriam receber quantias mais generosas⁵³⁵. Como forma de protesto, um grupo de homens da região de Santa Rita, em Boa Viagem, arrancou 130 metros de trilhos e os jogaram ao mar. Para dificultar o resgate, esses trilhos eram da ferrovia de Comportas, que trazia as pedras da pedreira de Gaibú, segundo o jornal A Província. Esse ocorrido virou caso de polícia após vistoria do delegado e do escrivão do 1º distrito, e alguns engenheiros das obras. Foram deixados alguns policiais armados para guardar o local⁵³⁶.

Casos como o que foi contado acima eram comuns fora da cidade do Recife, mas, infelizmente, poucos divulgados para os seus contemporâneos. Jornais relatavam que haviam burburinhos de revolta de populares por conta da construção da linha férrea e depois por causa de acidentes, como atropelamentos. Sendo essas as reclamações fora do bairro do Recife, as que ocorriam dentro do bairro portuário tinham muitas vezes outro viés. Para que pudessem ser publicadas as reclamações feitas por populares nas páginas dos jornais, devia-se fazer uma grande comitiva para tentar comover os jornalistas. Apenas desta forma as suas notas saíam nos periódicos, principalmente se fosse na cidade do Recife, o ocorrido.

Os casos de reivindicações dentro do Recife, em seu bairro portuário, começaram no final do ano de 1909. O assunto surgiu dentro dos jornais, inicialmente não ligados diretamente aos populares, e sim aos proprietários dos imóveis, que já haviam acertado os valores das suas indenizações. Estas reclamações estavam ligadas às alegações que já se faziam há cerca de três meses, e ainda não haviam recebido o montante acordado. Todavia, esses casos foram levados a outros protestos, de cunho popular. Esses jornais eram focados em notas que informassem quais seriam as primeiras ruas a serem demolidas, já que ocorriam

⁵³⁴ Teria que ser construído as linhas férreas para alimentar as obras do porto de pedras, de Gaibu para Recife teria que se construir 30km e do engenho Comportas para Recife 12km, sendo está segunda fazendo ligação com a linha da Great Western.

⁵³⁵ A PROVINCIA, 20 de agosto de 1909. p. 1.

⁵³⁶ A PROVINCIA, 02 de setembro de 1909. p. 1.

migrações de moradores de uma rua para outra, quando se escutavam novos rumores de demolição. Esta movimentação dentro do bairro do Recife trazia transtornos nas vias, dificultava a circulação de pedestres e de carroças, como também prejudicava os comércios. Porém, com o passar do tempo, todos esses transtornos tornaram-se algo corriqueiro nas ruas estreitas e tortuosas do bairro.

Os comerciantes anunciavam os novos locais de seus comércios informando a rua e o número do prédio, para não perder a freguesia. Além de informar a nova localização, muitos profissionais liberais faziam seus anúncios nos jornais pedindo desculpas pelos transtornos e a sua troca constante de endereço. Entretanto, sempre pediam para a sua freguesia comparecer aos novos locais, já que havia constantemente uma redução nos seus ganhos. Os que mais anunciavam eram os médicos, pois sua clientela era diversa e não podiam perder nenhum paciente. Por isso, estes e outros trabalhadores fizeram pedidos de reparação ao mal que as obras do porto estavam por acarretar. Os transtornos em relação aos boatos de rua causavam um grande prejuízo para os comerciantes, em relação ao deslocamento dos seus comércios, e muitas vezes fizeram com que não encontrassem espaços correspondentes ao que se tinha anteriormente. O Processo de deslocamento de moradores e comerciantes durou a segunda metade de 1909 e todo ano de 1910, causando grandes problemas. A dificuldade permanecia ainda por volta de outubro de 1910, quando, por exemplo, diversas pessoas que se estabeleciam no bairro do Recife foram à sede do jornal e pediram o intermédio de Alfredo Lisboa, pedindo para que fosse providenciado o traçado da Avenida Marques de Olinda, além da publicação de uma lista definitiva com os prédios que seriam demolidos para abertura de tal Avenida, a fim de poupá-los às repetidas mudanças para outros prédios, sujeitos também à desapropriação⁵³⁷. Os profissionais e comerciantes estavam cansados dessas mudanças repentinas. Isso era um processo bastante desgastante para todos.

Outra frequente reclamação que surge só a partir do segundo ano das obras, é com relação à poeira que se fez com as demolições. Esse tipo de revolta contra o processo de demolição dos prédios não eram feitas só pelos negociantes e moradores próximos a derrubada dos prédios. Eram também feitas pelos transeuntes, que viviam sufocados com a grande quantidade de pó que se desprendiam dos referidos locais. O pó que sujava móveis, roupas e mercadorias, estragando-os, como também causava doenças respiratórias. Os pedidos eram para que fosse feita irrigações nos locais de demolição, para evitar que levantasse tanta poeira. Como saído em matérias de jornais da época, acreditava-se que a comissão fiscal das

⁵³⁷ A PROVÍNCIA, 02 de outubro de 1910. p.5.

obras do porto atenderia ao pedido por o achar justo⁵³⁸. Já a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto informava que o serviço de irrigação seria feito logo que a Companhia de bombeiros terminassem as reduções precisas dos hidrantes. Com isto, a poeira desprendida dos prédios em demolição na Rua do Comercio e adjacências, terminaria⁵³⁹. A comissão informava que, mesmo com esse problema e a espera dos bombeiros, havia frequentemente irrigações dos escombros para evitar o pó em demasia, sendo que esse trabalho era feito com regadores. No entanto, a população não via o efeito dessa irrigação que a comissão das obras dizia fazer.

Um grupo de pescadores reivindicava pela proibição da forma como era praticada o seu trabalho, e, também reivindicava a passagem de barcos por um determinado local. Durante o ano de 1910, a Barra do Picão, local de trabalho dos homens que tiravam seu sustento do mar, não poderia mais ser usada, ou seja, não mais poderia ter trânsito de barcos em sua região. Os trabalhadores do mar foram inicialmente proibidos de pescar utilizando dinamites, sendo esta uma prática comum a eles na época. Todavia, este impedimento retirou o sustento desses trabalhadores, o que fez com que tivessem de procurar outra forma de sustento. A situação piorou quando o engenheiro chefe da Comissão Fiscal das Obras do Porto fez o comunicado por ofício ao capitão do porto: não se poderia mais ter circulação de embarcações na barreta do Picão, pois as obras que ocorriam ali deixavam a região bastante perigosa para qualquer embarcação⁵⁴⁰. Já se havia proibido a pesca com dinamite, e agora com a proibição da passagem dos barcos, a situação apertou-se para os poucos pescadores que ainda mantinham sua função. Além desses, saíram prejudicados outros profissionais que trabalhavam com embarcação e faziam transporte de mercadorias, fazendo com que aumentasse o número de desempregados.

As reclamações que eram feitas por trabalhadores não se limitavam aos navegantes. Houve protestos feitos pelos que trabalhavam nos escritórios da Rua do Bom Jesus, estes que pediam a Tapajó, engenheiro das obras do porto, que intervisse junto aos maquinistas das locomotivas que ali transitavam, levando assim os entulhos para que não dessem silvos tão prolongados em suas passagens, pois atrapalhavam os trabalhos e tiravam a concentração das pessoas, fazendo com que errassem as contas, além de os perturbar a paz no ambiente de trabalho.⁵⁴¹. A imprensa da época achava justo o pedido, intervindo assim muitas vezes na

⁵³⁸ A PROVÍNCIA, 27 de outubro de 1910. p.1.

⁵³⁹ A PROVÍNCIA, 11 de novembro de 1910. p.1.

⁵⁴⁰ A PROVÍNCIA, 29 de setembro de 1911. p.1.

⁵⁴¹ A PROVÍNCIA, 04 de dezembro de 1911. p.2.

negociação. Porém, quando se tratava dos menos abastados, não se via tal empenho dos jornalistas.

As obras do porto incomodaram muitas pessoas em diversas localidades dentro da região portuária, chegando a atingir populações de outras freguesias, fazendo com que houvessem protestos e “revoltas populares”. Casos de levantes contra a reforma do bairro do Recife se davam porque os funcionários das obras recebiam ordens para descartar restos das demolições em outros bairros do centro do Recife. Esses detritos, além de trazerem poeira, traziam animais indesejados como ratos, baratas, entre outros, trazendo também doenças. O jornal *Diário de Pernambuco* publicou a seguinte matéria: “A campina ao Bode, 2º distrito de São José, acha-se num estado deplorável, completamente entulhada de fragmentos de tijolos provenientes de parte das demolições das obras do porto e de muitos ciscos, sobretudo⁵⁴².” A população, revoltada com a situação – que para a época era um atentado à higiene dos moradores da localidade – produziu um abaixo-assinado que pedia para que o prefeito da capital tomasse as devidas providências, pois ninguém mais aguentava a situação, e exigiu, inclusive, que esses detritos não fossem jogados dentro dos bairros centrais do Recife, para que semelhantes inconvenientes não ocorressem mais.

As condições de higiene dentro da capital pernambucana já não eram as desejadas, e, com o lançamento dos entulhos em certos pontos centrais da cidade, piorasse ainda mais a qualidade de vida da população, que já lutava contra os seus problemas corriqueiros. Podemos fazer uma breve comparação entre o que ocorria na cidade do Recife com a modernização da Inglaterra, através do que Hobsbawm⁵⁴³ diz: “Apesar da reforma sanitária e do pequeno planejamento que ali havia, o problema da superpopulação talvez tenha crescido neste período sem que a saúde tenha melhorado, quando não piorou decididamente”. Como fala Hobsbawm, teria que se levar em conta também esse aumento populacional que fazia as cidades incharem, como houve no Recife, no início do século XX. E também durante as obras, tanto pelo aumento da população pelas vagas de trabalho, como a diminuição dos prédios no bairro do Recife, fazendo com que houvesse o inchaço em bairros como São José e Santo Antônio. A partir desse problema, as reclamações de populares tornaram-se basicamente diárias, principalmente nas páginas dos jornais, sendo que este veículo de informação não relatava se havia ocorrido enfrentamento direto entre o povo e as autoridades competentes. Outro medo da população que já vimos, são os possíveis casos de epidemias, pois as metralhas que eram

⁵⁴² DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 24 de janeiro de 1912. p. 1.

⁵⁴³ HOBASBAWM, Op. Cit. p. 220.

depositadas nas freguesias estavam trazendo animais e doenças. No entanto, o maior problema enfrentado pelos grupos mais desfavorecidos, cujas vozes não chegavam ao governo – a não ser por intermédio de pessoas de melhor posição social – era a dificuldade para encontrar habitações. Com a demolição de boa parte do bairro do Recife a partir de 1910, sobraram-se poucos espaços para que o proletariado pudesse ocupar. Com a falta de moradias, a especulação imobiliária aproveitou-se deste momento para aumentar preços de aluguéis, deixando muitos trabalhadores sem residência, tornando-se o maior motivo das reclamações populares contra as obras.

As reclamações se davam diretamente ao governo e outra parcela da população afirmava que este fazia um grande esforço em sentido ao progresso. Essa afirmação deixa claro que não havia pretensão à melhoria dos menos favorecidos. Este estímulo não era uniforme, não trouxe um equilíbrio entre as classes sociais. O povo não pedia reparação financeira, contudo, pedia que, da mesma forma que estivesse se construindo uma cidade nova, moderna, se construísse uma nova vila operária e também moderna, que não houvesse riscos de doenças ou qualquer mal que pudesse acometer a sua população. Novamente podemos ver a semelhança existente entre os acontecimentos na capital pernambucana e o que comentava Hobsbawm⁵⁴⁴ sobre esse assunto na Europa: “para os construtores, os pobres eram um mercado que não dava lucro, comparado ao dos ricos com suas lojas especializadas e distritos de comércio, e também às sólidas casas e apartamentos para a classe média”. Mesmo havendo problemas como esse, buscava-se nas lutas uma condição que pudesse progredir a capital pernambucana em sua totalidade, guiando as melhorias para favorecer a elite e os menos abastados. Os reclamantes levantavam que o governo só se preocupava com pontes, avenidas, demolições, reformas, e tudo que pudesse denotar aparência de riqueza (luxo), o conforto e bem estar para a população. Porém, na realidade, a situação encaminhava uma parte do povo recifense para a miséria. A vida em toda parte tornou-se mais e mais penosa, a fome avassaladora afligia o ventre desses pobres, como também ameaçava invadir os domínios da classe média, no entanto, um risco quase nulo para esses.

Com isso, a população lutava por um lugar digno e barato para se morar, pois havia outro problema que eles tinham que se preocupar também: a fome. Ter uma habitação não iria constituir por si só a base salutar, a higiene do operário, mas um salário bem remunerado ajudaria. O povo com menor poder aquisitivo falava que, tendo um salário melhor poder-se-ia pagar casas mais confortáveis e os capitalistas da época não teria prejuízo em seus

⁵⁴⁴ HOBASBAWM, Op. Cit. p. 220.

investimentos. Quando se falava nos gastos que estavam sendo feitos nas obras do porto, o dinheiro que era investido por grupos privados e que os investidores não olhavam para quem realmente precisava, faziam com que os menos favorecidos ficassem ainda mais revoltados, aumentando as reclamações por melhores moradias. Como estamos vendo, as reclamações perpassavam as críticas relacionadas às demolições e a perda das suas moradias. Com um salário digno, o proletariado teria forças para melhor produzir em seus serviços. Digamos, se o proletário não tem conforto de habitação é porque mal tem condições de cuidar das despesas e de sua nutrição, não conseguindo então, despenhar as suas tarefas. Segundo Henrique Lins, pessoa de uma melhor situação financeira e social que se “preocupa com povo”, diz que:

“Antes de vila operários devia preocupar a ação do governo a fundação de institutos profissionais, onde se adquirisse a precisa capacidade a poder lutar na concorrência industrial, ainda tão incipiente entre o nós, mas se a mania é a de exterioridade e da aparência, cessa a razão do afirmado para cuidar-se apenas do fato e artificial⁵⁴⁵”.

Os afetados pelas obras do porto reclamavam dos baixos salários que ganhavam pelos serviços prestados na demolição dos seus antigos lares. Ganhava-se 1\$500 réis os funcionários sem nenhuma especialização. Nesse mesmo período o fardo de charque custava 1\$600 réis, mais do que seu salário, como também havia outros gastos, como a farinha, o pão, a água, o remédio, a roupa, a luz, o fogo, o café, o açúcar, o aluguel de casa, o calçado, e o médico. Essas reclamações foram feitas para criticar os gastos das obras, os aumentos dos aluguéis, da alimentação e muitos outros, além destes mesmos afetados terem sido expulsos de suas residências, por serem meros locatários.

Essa população que foi calada, expulsa sem nenhum direito do local em que moravam, locais estes que podiam pagar e se sentiam pessoas dignas, passaram a ser vistas pela elite como cidadãos famintos, miseráveis e sem caráter. Pela má qualidade de vida, terminavam muitas vezes se tornando incapazes de reclamar por uma melhor condição. Muitos desses pobres não sabiam ler e nem sabiam de seus direitos. O luxo que estava sendo produzido para a cidade do Recife só piorava a vida do pobre. As principais reclamações dos populares que ficaram sem moradias após o início das demolições ocasionadas pelas obras do porto, puderam ter tido a sua voz escutadas através de Henrique Lins, homem de boa índole, que pôde ser o intermediário escrevendo pelas páginas dos jornais seguinte texto na defesa do

⁵⁴⁵ DIARIO DE PERNAMBUCO, 11 de março de 1912. p. 1.

povo: “Assim podemos afirmar ser o vexame da contribuição ao mal que nos aflige, mal de responsabilidade exclusiva do governo, pouco atento a afeto ao seu povo, mal tanto mais sério quanto as rendas públicas são destruídas em luxo que incrementa a miséria⁵⁴⁶”.

Vimos até então os problemas enfrentados pelos populares e um pouco de suas reivindicações contra o mal que era causado a eles pelas obras do porto. A partir deste momento falaremos sobre os trabalhadores, estes que sofreram com os acidentes, a falta de salários e o desemprego, o que fez com que outros problemas fossem agravados.

4.3.2 Os trabalhadores da obra do porto: Desemprego, fome e luta

Houve, durante as obras do porto do Recife, as reclamações dos populares frente às obras. As maiores reivindicações vieram dos trabalhadores, opondo-se, assim, aos seus empregadores, questionando seus baixos salários e demissões. As divergências entre os operários e os seus patrões se deram desde o início das obras, em 1909. Essas disputas trouxeram problemas de lentidão, algumas vezes, no andamento da remodelação do bairro. No entanto, foi em 1914 quando ocorreram realmente as principais reivindicações trabalhistas. Por esse contexto de reclamações dos operários, teremos uma percepção dos problemas que foram causados pelo desprestígio da classe operária: a não existência do bem estar operário, como a transformação que essas lutas fizeram nos locais das obras. Sabendo disso, abordaremos sobre o espaço voltado para o homem e as relações de luta, e o que repercutia dentro das relações entre empregado e empregadores, neste capítulo, segundo os jornais da época.

Esses primeiros atritos começaram no ano em que as obras do porto e do bairro do Recife iniciaram-se, e foi o ponto de partida para todas as soluções que a freguesia necessitava, como também o marco para todos os problemas futuros enfrentados dentro das obras. Já no ano de 1909, houve muitas reclamações sobre os pagamentos dos funcionários estrangeiros. Estes funcionários ganhavam quase o dobro dos brasileiros, mesmo exercendo a mesma função. Essa situação deixava todo o corpo de funcionários revoltado, principalmente os engenheiros, que reclamavam à *Société de Construction*, e em especial a Alfredo Lisboa e a J. Pulligy, os principais responsáveis pelas obras. Ambos os responsáveis, em nome das

⁵⁴⁶ DIARIO DE PERNAMBUCO, 11 de março de 1912. p. 1.

empresas que representavam, afirmavam que não havia diferenciação salarial. No entanto, os trabalhadores nativos afirmavam contundentemente que eram lesados, e mesmo com tantas reivindicações, nada foi feito.

Já havendo esse primeiro problema sobre pagamento de salários, outro se tornava ainda maior: além das reclamações sobre a falta de pagamento de funcionários⁵⁴⁷, havia a falta de dinheiro para se dar sequência às obras, chegando a paralisar as suas funções por dias. Durante uma das vezes que ocorreu esse tipo de paralização, J. Pulligy, engenheiro chefe das obras do porto, mandou uma carta em resposta a tais acusações, afirmando que a dragagem estava sendo feita conforme constava nos planos, “extraíndo diariamente de 1500 a 2500 metros cúbicos conforme a natureza do terreno” e as dificuldades financeiras não existiam⁵⁴⁸. Ele queria afirmar, não para os trabalhadores, mas para a sociedade pernambucana, que tudo estava andando muito bem e que as obras seguiam a todo vapor. Contudo, na realidade, os trabalhadores sofriam com a falta de pagamentos e como eram iminentes as paralizações dos trabalhos.

A falta de dinheiro para o pagamento dos operários dos operários era a mais comum das reivindicações, pois esse assunto sempre estava circulando nos canteiros das obras. Temos como exemplo o que ocorreu com os maquinistas e com os funcionários da dragagem que pararam os seus afazeres por um dia inteiro, reivindicando seus honorários⁵⁴⁹. Todas as reclamações sobre esse caso foram levadas por comissões que eram compostas pelos operários José Ildefonso Carneiro Leão, Francisco Rufino de Sant’Anna, Torquato Francisco das Chagas, José Nunes Durval e Arthur Fernandes de Lima, que além de fazer suas reivindicações aos responsáveis, levaram-nas a público, conseguindo comunicar no jornal Correio do Recife. A resposta dada aos operários dizia que não haviam sido retirados os salários, mas que o diretor do serviço de dragagem, de nacionalidade francesa⁵⁵⁰, acabou por rebaixar os salários de todos, principalmente dos maquinistas, pois argumentava sobre as horas que eles trabalhavam. Os mesmo trabalhadores comentavam que eram tratados de forma indelicada e os impunham condições que não se encontravam no contrato, por isso resolveram abandonar o serviço naquele dia, sendo acompanhados por quase todos os operários⁵⁵¹. A

⁵⁴⁷ Esse é o principal problema que vai ser prologar por todos o período de modernização das obras do porto e do bairro do Recife e é o que mais ocasionou transtornos, para as obras e para a cotidiano do bairro.

⁵⁴⁸ CORREIO DO RECIFE, 02 de dezembro de 1909. p. 2.

⁵⁴⁹ CORREIO DO RECIFE, 22 de dezembro de 1909. p. 2.

⁵⁵⁰ Os funcionários estrangeiros chegavam ao Brasil com pré-conceito, por terem sidos instruídos que todos os trabalhadores brasileiros eram preguiçosos.

⁵⁵¹ CORREIO DO RECIFE, 21 de dezembro de 1909. p. 2

imposição do diretor do serviço de dragagem não era algo isolado, havia sempre a mesma postura vinda dos profissionais estrangeiros: lidavam com os trabalhadores brasileiros como sendo inferiores, deixando bastante tensas as relações entre eles.

A falta de pagamento não só afligia o trabalhador de menor status, atingia aos trabalhadores de todas as classes. Temos o exemplo do caso acontecido em 1913, onde funcionários das obras do porto e de outras repartições federais ficaram sem receber seus salários por um longo período. Em matérias periódicas, os jornais suplicavam por esses funcionários da seguinte forma: “Seria para desejar uma providência de quem competir, para que cesse este estado de coisas, que prejudica demasiadamente aos pobres serventuários públicos, muitos dos quais assoberbados com sérios compromissos para solver⁵⁵²”. Além dos problemas financeiros, o que tornava o clima ainda mais preocupante no local de trabalho eram as demissões, já que não eram apenas um ou dois trabalhadores postos para fora. Eram dezenas, e muitas vezes centenas, todos de uma única vez. Situação como esta sucedeu-se nos primeiros dias de setembro de 1910, quando cem pessoas foram dispensadas dos trabalhos de demolição dos sobrados dentro do bairro do Recife, com a alegação de que o trabalho que estes exerciam estava suspensos até a volta do engenheiro Alfredo Lisboa⁵⁵³, o que deixou não só os demitidos revoltados, mas também inúmeros outros funcionários.

Foi durante o ano de 1914 que as obras do porto do Recife tiveram o seu pior período na relação entre os empregadores e funcionários. A dinâmica dos trabalhos mudou muito, e essa mudança não coube apenas no bairro e no dique. Estendeu-se até as pedreiras em Comporta, como também na dinâmica da região central do Recife. Em meio a este momento houve resistências e desistências, que foi de extrema importância para a pausa dada na obra do porto. Essa estagnação não só se influenciou pelo início da grande guerra, como fala Lubambo⁵⁵⁴, que “os serviços, no entanto, foram suspensos, em virtude da grave situação internacional criada pela guerra na Europa”. No entanto, houve tensões nos locais de trabalho. Discutiremos então no próximo ponto o que foi alterado e modificado no cotidiano do bairro do Recife e das obras, a partir da luta dos trabalhadores deste empreendimento.

⁵⁵² A PROVÍNCIA, 03 de julho de 1913. p. 1.

⁵⁵³ A PROVÍNCIA, 03 de setembro de 1910. p. 1.

⁵⁵⁴ LUBAMBO, Op. Cit. p. 48.

4.3.2.1 A paralização das obras do porto: Os operários e a falta de pagamento

Entre os problemas encontrados no bairro do Recife durante suas obras em 1914, a falta de pagamentos dos funcionários era o que causava mais transtornos, tanto para o andamento das obras, quanto para a dinâmica do bairro e da cidade, no geral. O problema relacionado aos pagamentos dos funcionários fez com que houvesse diversos movimentos insurgentes de trabalhadores contra os patrões, já que as demolições eram feitas por empresas particulares que ganharam as disputas licitatórias, igualmente a outros grupos que faziam o seu serviço dentro do bairro portuário e fora dele. Segundo Gomes⁵⁵⁵, os operários eram vistos como pessoas ligadas a movimentos socialistas, que para a elite, terminavam sendo perigosos, perturbadores da organização do trabalho e inimigo da propriedade. Era esse o processo de marginalização das movimentações operárias, tentando inflamar o povo contra os reivindicantes, fazendo com que a população pensasse que os operários estavam indo contra o progresso que era tão “desejado” pela “sociedade pernambucana”. Eles não podiam ser ligados a movimentos trabalhistas, mas se entendiam como classe⁵⁵⁶, o que fortalecia as suas lutas como unidade.

Houve outros problemas no decorrer das obras relacionados aos operários, mas esse era o que trazia a fome, a perda das moradias e a raiva aos trabalhadores. Mostraremos, em certa medida, como foi penosa a situação enfrentada pelos operários e o que eles tiveram de passar para tentar garantir o seu direito, receber pelo seu trabalho, já que eles vendiam a sua mão de obra. No começo do primeiro semestre de 1914, já se falava que os pagamentos de funcionários que fiscalizam as obras do porto, como os de outros operários, começariam a atrasar, o que demonstrava que o problema financeiro, que falamos em outros momentos, começou a se agravar. O início do ano se inicia com a situação apertada para os trabalhadores, muitos não aguentando ficar sem o salário, largando o trabalho que ali prestava para procurar por outro. Essa situação ocorria muito no grupo de trabalhadores que não tinham especializações, e, segundo Gomes⁵⁵⁷, “o trânsito entre a situação de estar ocupado e de não estar era muito rápida, e a fixação em um ofício era muito relativa”. Desta forma, esse homem

⁵⁵⁵ GOMES, Ângela de Castro. *A invenção do Trabalhismo*. 3. Ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005. p. 48.

⁵⁵⁶ Para Thompson “A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujo interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus”. In.: THOMPSON, Eduard P.. *A formação das classes operárias I: A árvore da liberdade*. Tradução: Denise Bottmann. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 2004. p. 10.

⁵⁵⁷ GOMES, Op. Cit. p. 61.

trabalhador poderia hora exercer diversas funções, não precisando se prender em um único trabalho. Porém, essa era a prática que garantia a sua sobrevivência e de sua família.

Inicialmente, o processo de abandono do trabalho era muito comum, mas existia um porém: da mesma forma que haviam trabalhadores deixando seus postos, o Recife continha nas ruas mão de obra excedente. Temos como exemplo o ocorrido no dia 21 de fevereiro, quando operários que trabalhavam na construção do leito da Avenida Central, devido à falta de pagamentos, deixaram seus afazeres por volta das 13 horas. O engenheiro encarregado logo se prontificou em contratar novos funcionários, fazendo com que na mesma tarde o serviço estivesse normalizado⁵⁵⁸. Não houve o impacto esperado nas obras nesta situação, por ter sido um número de funcionários que facilmente seria substituído, como foi neste exemplo. No entanto, já ocorria um outro tipo de impacto, o econômico, pela falta de circulação do dinheiro do trabalhador. Os novos empregados sabiam das dificuldades salariais dentro das obras do bairro, mas esperavam que o quadro pudesse ser revertido. Tal quadro se aproximava com o que Hobsbawm⁵⁵⁹ descreve do europeu: “não sabiam quanto tempo iria durar o emprego presente ou, se viessem a perdê-lo, quando voltariam a encontrar um novo trabalho e em que condições”. Desta forma, os novos empregados agarravam com unhas e dentes essas oportunidades, mas sempre havia um limite. Quando chegava-se a este limite, faziam como os antigos funcionários: largavam-no e iam em busca de outro.

Para poder reivindicar, os trabalhadores faziam igualmente a outros populares, com a tentativa de que as suas reivindicações fossem escutadas, por todos, utilizando-se dos jornais, ou que pelo menos os periódicos pudesse intervir a seu favor. Comissões de trabalhadores juntavam-se e seguiam diretamente às gazetas. Era uma luta para que esses representantes fossem ouvidos. Enquanto isso, as obras eram parcialmente paralisadas, pois todos estavam à espera de boas notícias destas comissões. Sendo assim, a dinâmica do bairro era afetada da mesma forma, diminuindo o fluxo de pessoas e a segurança da localidade. As comitivas não tinham horário certo para ir aos jornas. Poderia ser pela manhã, antes dos seus afazeres, à tarde ou à noite, quando saiam do trabalho, muitas vezes esgotados pelo árduo serviço que haviam prestado durante todo o dia.

A situação para os trabalhadores que ocupavam todas as frentes de trabalho das obras do porto apertou em fevereiro de 1914, quando completou três meses sem o recebimento do salário, ficando insuportável a forma como estavam sendo tratados. Uma comissão formada

⁵⁵⁸ A PROVÍNCIA, 22 de fevereiro de 1914, p. 9.

⁵⁵⁹ HOBBSAWM, Op. Cit. p. 227.

por empregados de quase todas as seções do porto, encontrou-se com o delegado fiscal, Cesário de Mello, e puderam discutir sobre a situação que estava se agravando nas obras ao logo desse período, sem recebimento de seus salários. O que se alegava a muitas dessas comissões era que nada poderia ser feito, pois tudo estava nas mãos do ministro da fazenda, de quem se esperava ordem a respeito do assunto, como também nada poderia ser feito visto que eles tinham que seguir o regulamento.

Expondo a situação vexatória que se encontrava ao jornal A Província, os operários falavam que já lhes faltava o necessário crédito no comércio⁵⁶⁰. Os nomes dos homens estavam sujos, nenhum comerciante queria fazer-lhes mais o fiado, pois sabiam que não tinham como pagar as suas dívidas. Essa situação agravou a condição dos trabalhadores como também dos comerciantes do bairro e de outras localidades dentro do Recife. Para aliviar a aludida situação, fez-se um pedido para que a diretoria do jornal A Província pudesse interferir no caso. Mesmo tendo feito o pedido, os operários no mesmo dia foram à Associação Comercial solicitar da diretoria da mesma a sua interferência, pois o que eles almejavam era “uma quantidade suficiente de comida boa e decente (preferivelmente sem muita bebida), um lugar modesto para vida social, vestimenta adequada para proteger a moral, e saúde e conforto sem arriscar uma tendência à imitação dos melhores na escala social⁵⁶¹”. Ao fazer esses pedidos a estes órgãos, marcavam reuniões para ver como eles podiam agir e serem atendidas suas reivindicações, além de que suas reuniões com todos os trabalhadores para organizarem seus planos, sempre contavam com número superior a mil operários de todas as frentes de trabalho⁵⁶². Os jornais, por verem que a situação estava ficando dia a dia mais penosa, comentavam que já estava na hora dos poderes competentes tomarem urgentes providências a respeito⁵⁶³. No entanto, essas providências não eram tomadas, já que os responsáveis participavam de uma classe, cujo contexto se assemelha ao da Inglaterra afirmado por Hobsbawm⁵⁶⁴: “Acreditava que os trabalhadores deveriam ser pobres, não apenas porque sempre tinham sido, mas também porque a inferioridade econômica era um índice adequado de inferioridade de classe.” O pensamento da burguesia pernambucana parecia-se realmente com o que foi descrito por Hobsbawm sobre o pensamento burguês inglês. Esta forma de pensar fez com que os trabalhadores ficassem em uma péssima situação, tanto social, quanto econômica.

⁵⁶⁰ A PROVÍNCIA, 27 de fevereiro de 1914. p. 1.

⁵⁶¹ HOBSBAWM, Op. Cit. p. 226.

⁵⁶² Por esse tipo de organização que falavam que os trabalhadores estavam ligados a partidos socialista.

⁵⁶³ A PROVÍNCIA, 27 de fevereiro de 1914. p. 1.

⁵⁶⁴ HOBSBAWM, Op. Cit. p. 226.

A luta por respostas dos operários das obras do porto de Recife continuou. Não de forma silenciosa, pois haviam sempre reivindicações nos canteiros, como pelos jornais. Os apoios aos trabalhadores começaram a surgir, sendo a Associação Comercial a principal força que tentava ajudar os infelizes homens. O suporte dado pela Associação Comercial foi feito através principalmente de telegramas, estes que muitas vezes eram mostrados na íntegra, de acordo com o enviado, do dia 28 de fevereiro⁵⁶⁵, a Rivadávia Correa, Ministro da Fazenda. Segundo o jornal A Província, a correspondência teria o seguinte conteúdo:

“Exmo, ministro da fazenda. Rio. Funcionários fiscalização porto Recife, me grande comissão vieram pedir ajuda a está associação sentido telegrafar v. exc. encarecendo sua crítica situação por atraso pagamento seus vencimentos em três meses. Amparando tão justo pedido rogamos a v. exc. providências imediatas, aliviando assim dolorosa situação dos numerosos chefes de família (Assinado) – Ferreira Leite, presidente⁵⁶⁶.”

O jornal teve acesso à mensagem porque a própria associação os repassaram. A intenção do telegrama assinado pelo presidente da Associação Comercial, era ver se o seu nome poderia ajudar os trabalhadores a obter uma resposta positiva, mas que terminou não tendo o que se esperava. É importante tentar entender que essa benevolência da Associação Comercial com os operários se dá pela relação comercial, porque se não houver dinheiro circulando nas mãos dos trabalhadores, o comercio não lucra. Lembrando que existia uma dívida muito grande entre esses homens e os comerciantes locais.

Após a notícia não tão animadora, falatórios e boatos sobre a possível paralização geral das obras do porto – não por parte dos operários e sim por conta do governo – fez com que fossem consumidos os pensamentos da classe proletarizada, que exercia suas funções na modernização do porto e no bairro do Recife. Entretanto, era algo inexato, igualmente o pagamentos dos seus salários, sendo esta a dificuldade, em saber se seriam verdadeiros estes rumores. Até os jornais em suas notas não conseguiam dizer o que realmente estava acontecendo, como saiu em nota nos jornais “É inexato que o governo pretenda suspender aos obras do porto de Pernambuco. O ministro da viação vai reorganizar a comissão fiscalizadora, dando-lhe mais ampla atribuição⁵⁶⁷.” Esta inexatidão do que estava por vir fez com que a preocupação dos pais de família aumentassem.

⁵⁶⁵ A PROVÍNCIA, 01 de março de 1914. p. 4.

⁵⁶⁶ A PROVÍNCIA, 01 de março de 1914. p. 4.

⁵⁶⁷ A PROVÍNCIA, 25 de maio de 1914. p. 1.

Ainda durante os rumores da possível suspensão das obras do porto, os jornais tornam público que o governo, além dos 40 milhões de francos da primeira emissão, neste momento deveria ter mais de 3.750.000 de Libras Esterlinas provenientes de letras do Tesouro, negociadas em 1913⁵⁶⁸. Após a exposição dessa situação, os jornais e o povo se perguntavam sobre qual teria sido o destino que o governo deu a todo este dinheiro. Levando em conta os 40 milhões de francos, outra pergunta possível era feita, sobre o direito que se tinha para sumir com o dinheiro em face dos compromissos existentes a não ser o destino estipulado. A resposta para essas perguntas, poderia ser que em breves dias fossem paralisados os serviços nas pedreiras, como noticiou o jornal, *A Província*⁵⁶⁹. A população via as obras quase paradas, em passos lentos, e os trabalhadores sentiam essa situação em seus bolsos e em sua barriga, pois passavam por maus momentos. Dias depois, comunicavam os jornais locais, que, segundo informações do ministro da viação, o dinheiro estava no Tesouro e na caixa dos portos, que apenas tinha havido uma demora no pagamento em Londres e na delegacia fiscal, e que o governo federal estava em condições de satisfazer todos os compromissos com a empresa. O governo pedia que a *Societé* não suspendesse os serviços, pois o dinheiro estava para chegar. Porém, no dia 29 de julho, os jornais e a população ainda se perguntavam por onde estava o dinheiro, pois ele não havia chegado nas mãos da *Societé de Construction* e nem dos trabalhadores.

As obras estavam se arrastando com o mínimo de verbas possível que vinha dos poucos fundos que ainda existiam, já que não se sabia o que havia sido feito com o dinheiro do empréstimo. A situação dos trabalhadores agravou-se com o início da grande guerra na Europa, e, com o passar do tempo, em agosto de 1914, já haviam cerca de 4.000 operários dispensados das obras do porto, por conta disso, um número tão grande de pessoas viria tornar ainda mais aflitiva a situação. Ainda em agosto do findo ano, houve o pior momento para o preocupante quadro de milhares de operários da construção do porto: estavam expostos aos iminentes horrores de crudelíssima miséria. Miséria essa que se assemelha com a que Hobsbawm⁵⁷⁰ descreve no caso da Europa: “a classe operária, porém, muito diferente da classe média, via a insegurança como uma coisa muito mais constante e real. Ela não tinha reservas significativas...”. Por motivo semelhante, os trabalhadores pernambucanos temiam tanto as paralizações das obras, o que fazia com que se preocupassem dia e noite com o assunto. A incerteza do trabalho ainda se colocava como melhor opção do que não ter

⁵⁶⁸ A PROVÍNCIA, 30 de julho de 1914. p. 4.

⁵⁶⁹ A PROVÍNCIA, 30 de julho de 1914. p. 4.

⁵⁷⁰ HOBASBAWM, Op. Cit. p. 228/229.

nenhum. Sendo que, com o passar do tempo, não houve o que se fazer para mudar o que já estava sendo esperado: as obras do porto foram paralisadas.

Ainda na esperança de que fosse uma breve paralisação, foi enviado um telegrama ao ministro da viação. Assim foram as solicitações angustiosas dos milhares de homens, cujas vozes foram unidas com a melhor das vontades, para ver se comoveria o ministro. Uma cópia deste telegrama foi enviado à edição do jornal A Província, que o publicou o quanto antes, no dia 23 de agosto: “Exmo. Ministro viação – Pessoal obra porto, cerca 5 mil operários, suspenso virtude ordem superior, publica apelando vossa criteriosa administração, para um acordo com diretor. Empresa que demonstra máximo interesse continuação trabalhos⁵⁷¹”. A mensagem foi enviada pela seguinte comissão: o foguista Pedro Filho, o maquinista João Barboza, o patrão José Meneses, o marinheiro Isaias Vieira e o draguista José Lages. Esses eram os representantes de todos os trabalhadores de todas as repartições das obras do porto e do bairro do Recife.

As mensagens nunca eram respondidas como esperado. Contudo, sempre havia esperança, mas sempre existia um tom de pessimismo, o que fazia com que os operários se sentissem desenganados de retornar aos trabalhos e reorganizar as suas vidas. Por conta desse clima, se instaura os Sem Trabalho. Houve o pedido a Eduardo de Moraes, colaborador do Jornal A Província, que publicasse algumas linhas no periódico com a assinatura do engenheiro Fernand Koch, um dos responsáveis pelas obras do porto. A publicação e dizia ao seguinte:

“Assim como a vós, comove-nos a triste situação dos trabalhadores deixados sem recursos pela suspensão das obras do porto, paralisação de diversas industrias, a carestia dos viveres, etc., mas duvidamos do auxílio do governo federal.

Acreditamos que mais facilmente se poderia acudir a estes desgraçados, procurando-lhes trabalhos uteis em nossa capital.

Sem esbanjar inutilmente o dinheiro da municipalidade, poderia ser empregar centenas e até milhares de trabalhadores e mesmo de mulheres e meninas em quebrar pedras e macadamizar, a preços reduzidos parte dos inúmeros e vergonhosos lamaçais que costumamos chamar de ruas.

Até hoje, porém, apesar dos nossos esforço, não conseguimos despertar o altruísmo dos poderes competentes. Os sem trabalho continuam a apertar o cinturão e nos outros a pisar na lama: até quando? – Fernand Koch⁵⁷².

⁵⁷¹ A PROVÍNCIA, 23 de agosto de 1914. p. 4.

⁵⁷² A PROVÍNCIA, 27 de agosto de 1914. p. 4.

Essa matéria mostra a situação em que os ex-trabalhadores das obras do porto se encontravam. Não só as obras, mas outros locais de trabalho terminaram sendo fechados. Houve a carestia dos aluguéis, que os pobres homens sem trabalho não poderiam pagar. Esta situação fazia com que eles corressem atrás de subempregos para poder conseguir algum sustento. A condição era tão precária que não havia distinção de sexo ou idade para os tipos de trabalhos que pediam, apenas queriam dinheiro para se sustentar. Sendo o poder público que poderia fazer alguma coisa, não movia um dedo para ajudar o povo. A Associação Comercial, novamente por ver a condição que se encontravam os trabalhadores, envia um novo telegrama ao ministro da viação, que tem novamente uma resposta negativa ao seu pedido.

O que incomodou muito o povo foi uma matéria publicada no Jornal do Brasil, que afirmava que o general Dantas Barreto declarava que os cofres públicos do estado estavam abarrotados de dinheiro. O que a sociedade pensava sobre esse anúncio, era, que, se o governo tem dinheiro, por que todas as obras estaduais e municipais estão suspensas? E qual teria sido o motivo para se ter despedido os respectivos trabalhadores? Perguntas essas que ficaram sem resposta, no entanto, deixaremos aqui a inquietação para novas pesquisas. O jornal A Província transcreveu uma parte do trecho do Jornal do Brasil, em que falava sobre como um governo justo deveria agir: “Era justo, comentar o órgão carioca, que nessa grave emergência, desde que os cofres públicos não sofram críticas injunções de outros estados, um governo inteligente e bem orientado, estudasse os meios práticos de socorrer o povo faminto⁵⁷³.” As críticas dos trabalhadores recaem sobre o general Dantas Barreto, já que ele não fazia nada para ajudar os seus eleitores e a crítica mais pesada vem publicada no jornal com o pensamento dos trabalhadores que foram demitidos.

“Ou os famosos saldos das gazetas officias não passam de história, porque não se compreende que um governo humano se recuse, tendo meios, a dar trabalho aqueles que solicitem para matar a fome, ou o general Dantas Barreto falta aquelas promessas de 1911, quando preparava o seu golpe ao poder pernambucano⁵⁷⁴”.

Tais acusações se dão pela situação que a população mais pobre estava passando, fome e falta de moradia. Por conta dessa precária situação, foi reaberto em setembro de 1914 uma das instituições de caridade da cidade, a Dispensa Operária, para socorrer os pobres homens

⁵⁷³ A PROVÍNCIA, 19 de setembro de 1914. p. 1.

⁵⁷⁴ A PROVÍNCIA, 19 de setembro de 1914. p. 1.

famintos, como posso dizer, “os órfãos das obras do porto”. A instituição distribuía gêneros alimentícios àqueles que possuíam o vale, que era uma espécie de cupom que liberava alimentação para os operários que não receberam o seu salário. O período de funcionamento desta entidade foi do dia 20 de setembro até o dia 30 do mesmo mês, e tinha em seu estoque os seguintes gêneros e quantidade: 100 sacas de farinha, 80 sacas de feijão, 80 sacas de açúcar, 40 sacas de café, 40 sacas de arroz, 80 fardos de charque, 60 barricas de bacalhau, 100 caixas de sabão, 1 caixa de leite condensado e 2 rezes, além de dinheiro fornecido a diversos operários, em socorro urgente. Com esta ação, foram contemplados na distribuição, durante este tempo, cerca de 5.327 operários, sendo eles: da fábrica de tecidos da Torre, obras do porto, tração elétrica, tanoeiros, sapateiros, pintores, maquinistas, ferreiros, marceneiros, pedreiros, costureiras, apalazadores e pescadores. Os problemas nas obras do porto não afetaram apenas os seus funcionários, afetaram também um grande contingente do proletariado recifense. Como já falamos anteriormente, afetava diretamente na economia dentro da capital pernambucana.

Em novembro do mesmo ano, houve mais um baque nas obras: quando Olympio Chermont, engenheiro chefe das Obras do porto, por meio de portaria, dispensou todos os operários das oficinas das obras, assim como os serviços internos de dragagem mantidos pela administração. Segundo o jornal *A Província*, “os operários dispensados, segundo nos informaram, telegrafaram ao Dr. Wencelau Braz, presidente da República, pedindo que fosse classificado sem efeito o ato das referidas demissões⁵⁷⁵”. Com isso, deixou o bairro do Recife e toda a cidade em pior situação do que já se encontrava. Os impactos que as obras do porto causaram até a sua paralização eram visto e percebidos por todos os que viviam na cidade, não dando muitas esperanças para os que um dia trabalharam nela ou àqueles que tinham uma ligação próxima com as obras.

Mesmo com essa visão terrível de falta de dinheiro, paralização das obras, desemprego, a economia interna fraca e a fome, sendo que “muitos” ainda viam o melhoramento do bairro como um belo futuro, sendo esses os capitalistas da época. Para esse novo tópico, iremos observar um pouco sobre como ficou o bairro do Recife após o ano de 1914, tudo pelo qual este bairro passou, e o que possivelmente ficou de bom e de mal naquele momento.

⁵⁷⁵ A PROVÍNCIA, 29 de novembro de 1914. p. 4.

4.3.3 Como ficou o bairro do Recife

Após alguns anos do início das obras, o que se via dentro do bairro do Recife era um cenário desolador, pois existiam muitos escombros ocupando localidades antes repleta de prédios e vida urbana. Contudo, a elite pernambucana via que essa paisagem poderia ser modificada o quanto antes. Mesmo com a paralização das obras de 1914, se tinha uma expectativa do que estava por vir. Com a “súbita” paralização das obras por conta da falta de dinheiro que a primeira grande Guerra trouxe, as ruas do bairro não se encontravam calçadas, e nem o saneamento estava pronto, pois este só poderia ser feito quando as estruturas dos prédios e a correta delimitação das ruas estivesse prontas. Sendo assim, é só em 1916 que o bairro do Recife vai ter o seu saneamento feito, e apenas a rede central, já que as ligações com os imóveis não haviam sido completadas.

Podia-se ver que mesmo o bairro estando em construção, já havia mudado a “cara” dos frequentadores, diminuindo a circulação de uma pobreza, que antes estava estalada na localidade, até porque não existiam mais possíveis moradias baratas na localidade. O que se via muito eram pessoas com intenções de comprar lotes, como também a elite, para verificar como ficaria o bairro. Frequentemente se esbarravam pelos entulhos com alguns novos proprietários de terrenos, acompanhando as obras dos seus novos imóveis. Quem frequentava o porto podia encontrar, segundo Sette,⁵⁷⁶ um grande número de vapores alemães e austríacos que se refugiavam da guerra: “Entram em dois ou três dias mais de trinta, refugiando-se na muralha de pedra. O Bleucher, o Cap Vilano, o Sierra Nevada, o Bahia Laura, o Gundrum, o Tijuca, o Santos, o Eisenach, o Patagônia, tantos mais. De luxo ou cargueiros”. E ficariam refugiados dentro do porto do Recife pelo tempo que ocorresse a luta na Europa. Então, já mudava a aparência da localidade, como também o aspecto de quem circulava, como o idioma falado pelo Recife.

O traçado da cidade foi mudando, mesmo com as ruas ainda não tão bem transitáveis, mas que segundo Lubambo⁵⁷⁷, havia sido “iniciada a construção das linhas férreas e o calçamento das avenidas”. Com esses primeiros passos dados, via-se o novo desenho do bairro do Recife. As grandes avenidas Central e a Marquês de Olinda que tanto esperavam para se ver, já estavam lá. Faltava a limpeza e a delimitação correta do traçado. A Avenida

⁵⁷⁶ SETTE, Op. Cit. p. 79.

⁵⁷⁷ LUBAMBO, Op. Cit. p. 77.

Central, que depois virou Avenida Rio Branco, para ser construída, teve seu traçado que cortava as seguintes ruas de casario colonial: - do Commercio, do Torres, D. Maria Cesar, Bom Jesus, Domingos José Martins, Travessa do Corpo Santo, Rua da Restauração, Becco Largo e Rua Visconde de Itaparica, vindo desembocar na antiga praça do Apollo, que foi conservada com a sua primitiva designação⁵⁷⁸. Já a avenida Marquês de Olinda, cortou a antiga rua do Commercio – hoje desaparecida. Cortou a antigas ruas do Torres, Becco José Caetano – igualmente desaparecidos –, passou pela parte mediana do terreno ocupado pela igreja do Corpo Santo – totalmente demolida, que terminava desembocando na ponte do Recife, hoje Mauricio de Nassau, depois da reconstrução pela qual passou⁵⁷⁹. Além do desaparecimento de ruas, outras foram alargadas, como a rua da Madre de Deus, que ficou com 17 metros e se prolongou até a praça do Apollo, a rua Vigário Tenório foi alargada também, mas conservaram as suas antigas inflexões e a prolongaram até o antigo Cais da Alfândega, passando ao lado da igreja Madre de Deus, entre outras ruas.

Com relação ao aspecto arquitetônico, o bairro do Recife recomeçou a ter sua vida, agora sem algumas ruas, mas com um novo traçado e um projeto urbanístico que não deixava a desejar ao da Capital Federal, feito por Pereira Passos, nem ao de Paris, implantado pelo Barão de Haussmann. Houve também a reconstrução de pontes e a criação de novas, como a ponte giratória. Com relação ao lado humanitário, as obras do bairro e do Porto do Recife deixaram muita miséria e tristeza dentre os antigos moradores do bairro e trabalhadores das obras, porque as dívidas, a fome e a falta de moradia para esses, que eram menos favorecidos, foram deixadas como herança da modernização. Além disso, um projeto urbanístico é criado pela Inspetoria de Higiene em 1913: um projeto de combate a doenças e que foi muito eficiente, conseguindo livrar não só o bairro do Recife, como vários pontos do centro da capital pernambucana. Sobre o período de modernização, Saturnino de Brito⁵⁸⁰ afirmou que, com tantas obras importantes que se executaram (as obras do porto, o saneamento e a tração elétrica), estas deixaram marcas dentro da sociedade, e uma delas foi nos operários que trabalharam nas construções e se fixaram dentro da cidade após a conclusão dos serviços, terminando assim a agravar os problemas de moradias. A dificuldade de moradias que era um dos maiores inconvenientes para a população, foi resolvido de uma forma considerada não ser muito digna para a época, pois foram espalhados mocambos fora da região central do Recife, visto que muitas moradias deste tipo foram construídas pelos operários que não podiam pagar

⁵⁷⁸ Revista de Pernambuco Julho de 1924 a Julho de 1925; 15 de novembro de 1924.

⁵⁷⁹ Revista de Pernambuco Julho de 1924 a Julho de 1925; 15 de novembro de 1924.

⁵⁸⁰ BRITO, Op. Cit. p. 67.

os aluguéis, e mal tinham com o que se alimentar. Entretanto, o aumento dos mocambos dentro da cidade do Recife foi uma herança das obras de modernização do bairro e do porto.

Além dessas perspectivas, a paralização em 1914, de modo geral, trouxe para a população uma descrença no término das obras e um falatório que era o pensamento da sociedade da época, que, conforme Mário Sette⁵⁸¹, “por longos anos, seria um deserto, uma tristeza, umas ruínas. Somente para destruir o que estava feito e incomodar os moradores... ‘Pretexto para comilanças’”. Com o passar do tempo, esse cenário foi se alterando. Com o final da primeira guerra, as obras aos poucos são retomadas e a partir da década de 20, se termina o que tinha se iniciado em 1909. Desta forma, a reforma do bairro e do porto aos poucos se tornam bem sucedidas, os ideais do capital venceram, o progresso saneou o centro da capital e a porta de entrada do estado, tanto de forma higiênica, quanto social. Como a modernização do bairro e do porto do Recife continha um viés embelezador, a construção de prédios e avenidas era o seu principal foco, não o lado humano, que foi deixado de fora.

⁵⁸¹ SETTE, Op. Cit. p. 56.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As expectativas existentes para o melhoramento do bairro do Recife, como o de seu porto, em um curto período de tempo para os seus contemporâneos, não foi atendida pela comissão das obras, já que não se esperavam tantas dificuldades, como as que houve em seu processo de execução. Problemas que passaram da resistência inicial dos proprietários para a negociação dos seus imóveis, como as disputas eleitorais de 1911, como também os problemas que vieram a existir com os frequentadores da freguesia, moradores, comerciantes e os trabalhadores das obras, estes que tratamos ao longo dessa dissertação. Além de que o projeto de modernização da localidade não tinha interesse ou preocupação em integrar o antigo bairro ao novo, existia apenas a preocupação com as novidades, o novo bairro que haviam projetado em suas plantas e na imaginação da classe burguesa da época. Levando em conta o que essas novidades trouxeram, houve um direcionamento para as grandes demolições que serviriam de base para a implantação de uma estética que lembrava as grandes cidades europeias, em especial Paris, como também na importância econômica da localidade para a capital pernambucana.

Durante o processo de bota abaixo que era voltado para os ideais capitalistas da época, foi erguido dentro do bairro, mesmo em fase de reconstrução, muros invisíveis que perdurariam por décadas na localidade, igualmente aos que são ditos por Rolnik⁵⁸². Isso fez com que houvesse uma demarcação por fronteiras fictícias que delimitou o lugar de cada indivíduo, dentro desse novo espaço urbano que fora construído. Delimitou-se inicialmente os espaços que eram dos trabalhadores e os dos mais abastados. Com o decorrer em que as obras seguiram, foram se construindo novos prédios e o bairro foi tomando forma. Essa separação ficou muito mais evidente dentro da sociedade pernambucana do início do século passado. O novo tracejado, e também como se estruturava a região com relação às outras, fez com Cavalcanti⁵⁸³ pudesse afirmar o seguinte: “ao olhar a atual planta do bairro do Recife, notará que seu plano reformulador foi baseado em função das pontes, é óbvio, e comparando-o com plantas anteriores, sentirá o volume das demolições”. Tanto as pontes quanto o grande volume de demolições para a construção das novas avenidas e ruas foram para que deixassem fluir melhor as relações comerciais e o trânsito entre o bairro de São Frei Pedro Gonçalves e os demais da região central do Recife, facilitando a entrada e saída de produtos na região, como

⁵⁸² ROLNIK, Op. Cit. p. 41.

⁵⁸³ CAVALCANTI, Op. Cit. p. 67/68.

também que se transforma em um espaço de convivência para a classe compreendida por pessoas mais abastadas. No entanto, todos esses “avanços”, como já dissemos tantas vezes, foi para favorecer aos grandes capitalistas da época e os latifundiários, projeto este que era puramente econômico e voltado a uma classe social. Deixou-se de lado o antigo bairro do Recife, o colonial, assim como as suas histórias, as diversas ruas, praças, monumentos, comércios e as pessoas que traziam vida para aquela localidade, por um ideal de desenvolvimento urbano.

O projeto modernizador conseguiu ser eficaz, em certa medida, mas levou em consideração apenas o pensamento da elite, não o do bem estar que foi prometido a toda sociedade da capital. A população surgia como uma mero coadjuvante dentro do espetáculo da modernização, pois, como já falamos anteriormente, o projeto modernizador não levava em conta a pobreza, pois ela era um dificultador do desenvolvimento urbano para os burgueses, e como não se encontrou o meio termo⁵⁸⁴ para se resolver essa questão, deveria ser afastado tal mal do centro urbano. O pensamento de afastamento das ditas “classes perigosas” do centro do Recife era projeto de grupos hegemônicos. Sobre esse ponto, Lubambo⁵⁸⁵ nos afirma que “não restava dúvida de que, se o poder local estava, a esta época subordinado a parte de um grupo hegemônico que detinha o poder central”. O que fez com que existisse, então, a imposição política, institucional, nos locais de trabalho, como também a social, que deixou o povo sem a noção do que estava acontecendo, a não ser quando os atingia diretamente. Poucos que estavam vendo a situação de fora tentaram intervir e fazer algo pelo povo, que sofria dentro desse processo excludente e os poucos que fizeram, o fizeram por interesse. Entretanto, foi como Saturnino de Brito⁵⁸⁶ falou: “coefficiente por coefficiente, probabilidade por probabilidade, parece preferível o *processo predial* ao *processo pessoal*”. Descartou-se o desenvolvimento pessoal para se presar pelo econômico. Para as elites era mais vitorioso ver as demolições das edificações históricas, as construções de pontes, de novos prédios, a melhoria do dique e o aprofundamento do porto do que se dar a devida condição aos operários que trabalhavam em tão penosa obra, de forma física, econômica e social.

Dentro desse projeto capitalista, podemos também salientar que houve um grande empenho dos governantes na direção de agilizar a modernização. Para a conclusão completa,

⁵⁸⁴ Para Hobsbawm a dificuldade de se obter o meio termo ideal era pelo “problema é determinar um meio termo entre, de um lado, a violenta pobreza que ainda dominava a vida da maior parte dos trabalhadores pobres, o meio físico e moral repulsivo que cercava muitos deles, e, de outro, a melhoria geral das condições e perspectivas que havia ocorrido” HOBSBAWM, Op. Cit. p. 234.

⁵⁸⁵ LUBAMBO, Op. Cit. p. 103.

⁵⁸⁶ BRITO, Op. Cit. p. 63.

passaram vários administradores do estado de Pernambuco, sendo que em nossa delimitação de tempo para essa pesquisa, pudemos acompanhar apenas dois deles: Herculano Bandeira e Dantas Barretos. Todavia, esses dois sempre mantiveram o foco na conclusão das obras. Por existir essa grande mudança de governantes, Saturnino⁵⁸⁷ elogia o foco que existiu para a continuidade das obras, e, no seu caso, em especial a do saneamento da cidade, que fazia parte do conjunto de obras de melhoramento do Recife: “o programma estabelecido em 1909 pela administração pública do Estado, foi mantido em três governos successivos, devendo-se-lhes por igual a benemerência de terem executado nesta cidade serviços de tanta importância”. Foi esse espírito empreendedor que levou ao início das obras e à sua finalização, mesmo depois de tanto tempo. Como o jornal A Província especificou em suas páginas nos últimos dias de 1914: “Todos os outros melhoramentos vem igualmente das administrações passadas. As obras do porto foram resultado de esforços nossos. Se quisesse fazer reclame, habito que nunca tive, bateria referir tudo quando a respeito recorreu⁵⁸⁸”. O esforço feito para modernizar o bairro de São Frei Pedro Gonçalves, foi produzido pelo pensamento de uma época e que contou com certa parcela da sociedade para a sua implementação, e a outra parte para a sua conclusão. Desta forma, a modernização saiu das mãos de uma população que não tinha classe, nem cor. Mas também não podemos dizer que todos estavam cientes do que estavam fazendo e que papel estavam exercendo no momento. Muitos nem faziam ideia de que não iriam poder usufruir realmente do que estavam produzindo.

Mesmo havendo a falta de entendimento para alguns, sobre o que estava sendo produzido e para quem serviria as obras, houve ganhos para “todos” os recifenses, como a melhoria da situação higiênica dentro da capital pernambucana. Os antigos moradores e comerciantes junto com os novos proprietários dos lotes no bairro de Recife só puderam gozar dos benefícios destas obras por volta do ano de 1916, quando terminou de ficar parcialmente pronto na freguesia. Além desse benefício, houve a diminuição da gatunagem e a vadiagem na região portuária, porque as avenidas foram alargadas e bem iluminadas, porém, só quando todas as obras foram terminadas. A melhoria no fluxo nas ruas e novas avenidas dentro do bairro foi outro grande beneficiamento que facilitou o circular dos pedestres, como os dos carros de passeio e os com mercadorias.

Entretanto, a modernização do bairro e do porto do Recife foi um marco para a história do estado, pois foi um momento de busca por crescimento e enriquecimento. Como sendo

⁵⁸⁷ BRITO, Op. Cit. p. 8.

⁵⁸⁸ A PROVÍNCIA, 21 de dezembro de 1914. p. 1.

uma obra capitalista, eles queriam ver o lucro e para conseguir, alguns tiveram que sofrer dentro desse processo. Neste caso, os mais pobres, população que fez parte desse processo, diretamente e indiretamente, como os antigos moradores. Desta forma, vimos que foi um processo altamente destrutivo para a população, e que podemos observar esse processo pelas palavras de Certeau:⁵⁸⁹ “o progresso permite reintroduzir uma proporção sempre maior de detritos nos circuitos da gestão e transforma os próprios déficits (na saúde, na seguridade social etc.) em meios de densificar as redes da ordem”. Sendo assim, era um mecanismo para manter a ordem social ou criar uma nova ordem dentro do centro urbano recifense.

Para concluir, quero dizer que este trabalho trouxe muito prazer em ser feito, mas que também levantou muitos questionamentos que não podem ser respondidos apenas em uma dissertação de mestrado. Acredito que esse texto possa levantar ainda mais inquietações sobre o tema, como também sobre a conjuntura geral da década de 10 do século passado. É uma pesquisa que pode desenvolver-se ainda mais, em um futuro doutorado ou pelas mãos de outros pesquisadores. Desta forma, através destas páginas, deixo uma pequena contribuição para a história de Pernambuco e do Brasil.

⁵⁸⁹ CERTEAU, Op. Cit. p. 173.

REFERÊNCIAS

1 FONTES MANUSCRITAS

Fundo Secretaria de Saúde Pública – SSP – 1853-1893 – volume da Inspeção de Saúde Pública SP10 e SP11 – Acervo manuscrito – APEJE.

Fundo SSOMA – Serie Saneamento – Sub serie S/1 – Freguesias, Boa vista, Recife e Santo Antônio – Acervo manuscrito – APEJE.

2 FONTES IMPRESSAS

Fundo Obras Públicas – OP – Caixa 03 – Relatórios – Acervo Impresso – APEJE.

Fundo Secretaria de Saúde Pública – SSP – Caixa 05 – Regulamentos Diversos – Acervo Impresso – APEJE.

3 JORNAIS

A Província (1909-1910)

Correio do Recife (1909)

Diário de Pernambuco (1909-1910)

4 PERIÓDICOS

Revista Porto do Recife. 1933. Ano 1. Número 1.

Revista de Pernambuco. Recife: Imprensa Industrial. Ano II, nº 11.1925. s/n.

Revista O Malho. Rio de Janeiro. 1912. Ano 11. N. 525.

5 LIVROS, DISSERTAÇÕES, TESES E ARTIGOS:

Arquivo Público Estadual (Pernambuco). *Um tempo do Recife*. Recife: EDUFPE, 1978.

ANDRADE, Manuel Correia. *Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida*. Recife: EDUFPE, 1979.

ANJOS, João Alfredo dos. *A revolução pernambucana de 1911: movimento popular liderado pelo general Dantas Barreto contra a oligarquia do conselheiro Rosa e Silva*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2009.

ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar. *Recife, culturas e confrontos: as camadas urbanas na campanha salvação de 1911*. Natal: Editora da UFRN, 1998.

_____. *O pântano e o riacho: A formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Humanistas FFLCH/USP. 2004.

AZEVEDO, André Nunes de. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. In. *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, maio-ago. 2003. Disponível on-line em: < http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_10/10-AndreAzevedo.pdf > último acesso em: 22/04/2015.

BARROS, Souza. *A década de 20 em Pernambuco*. Rio de Janeiro: Ed. Paralelo. 1972.

BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas III: Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo*. Trad. José Carlos Martins Barbosa e Hermeson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense. 2000.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriantti. São Paulo: Companhia das Letras. 1986.

BERNARDES, Denis. *Recife, o caranguejo e o viaduto*. Recife: EDUFPE, 1996.

BRANDÃO, Maria de Azevedo. A regionalização da grande indústria do Brasil: Recife e Salvador na década de 70. *Revista de Economia Política Brazilian Journal of Political Economy*. Vol.5, nº 4(20), 1985. Disponível em < http://www.rep.org.br/search.asp?txt_busca=Maria+de+Azevedo+ > Acesso em: 29 de Dezembro de 2013.

BRENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: Um Haussmann Tropical: A revolução urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração 1992.

BRESCIANI, Maria Estella Martins. *Londres e Paris no século XIX: O espetáculo da pobreza*. São Paulo: Brasiliense. 1982.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Saneamento de Recife: Descrição e Relatórios*. Recife: Imprensa Oficial. Vol. 1. 1917.

_____. *Saneamento de Recife: Descrição e Relatórios*. Recife: Imprensa Oficial. Vol. 2. 1948.

_____. *Abastecimento d'água de Recife: Exposição aos Snrs. Accionaitas da companhia Beberibe*. Recife: 1910. Vol. 1.

_____. *Abastecimento d'água de Recife: Exposição aos Snrs. Accionaitas da companhia Beberibe*. Recife: 1911. Vol. 2.

BOURDIEU, Pierre. *Sobre o Estado: Cursos no Collège de France (1989-1992)*. São Paulo: Cia das Letras, 2014

CARVALHO, José Murilo. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras. 2015.

_____. Mandonismo, coronelismo, clientelismo: uma discursão conceitual. In: *Revista Cielo*. vol. 40 no. 2 - Rio de Janeiro 1997. Visto em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52581997000200003>

Acesso em: 25/10/2016.

_____. *Teatro das sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2008.

CASTRO, Josué de. *Fatores de Localização da Cidade do Recife*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948.

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

CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano*. Petrópolis: Ed. Vozes. 1998.

CHALOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CLAIZONI, Debora Halide. *A ordem pelo avesso: Criminalidade e condição feminina no Recife (1890-1920)*. Dissertação (Programa de Pós-graduação em história) Universidade Federal de Pernambuco. Recife.

COSTA, Veloso. *Alguns aspectos históricos e médicos do Recife*. Recife: EDUFPE. 1971.

COULANGES, Fustel de. *A cidade Antiga*. Tradução: Fernando de Aguiar. São Paulo: Martins Fontes. 1998.

DARWIN, Charles. *Viagem de um naturalista ao redor do mundo*. Rio de Janeiro: SEDEGRA, s.d. p. 551, v. 2.p.

EISENBERG, Peter Louis. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco: 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FERREZ, Gilberto. *Velhas fotografias pernambucanas 1851-1890*. Rio de Janeiro: Campo Virtual. 1988.

FREITAS, Octavio. *A luta anti-tuberculose em Pernambuco*. Recife: Typ. A VAPOR, 1909.

_____. Importancia do registro sanitario das habitações como instrumento de defesa higienica nas colletividades. In. *Annaes do 1º congresso de medicina de Pernambuco*. Recife: 1909.

_____. *O clima e a mortalidade da cidade do Recife*. Recife: Imprensa Industrial. 1905.

GUERRA, Flávio. *História de Pernambuco*. 2.ed. -. Recife: Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, 1979.

_____. *Velhas igrejas e subúrbios históricos*. Recife: Prefeitura Municipal, Dep. de Documentação e Cultura, 1960.

GINZBURG, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Tradução: António Narino. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989.

GOMES, Alessandro Filho Meneses. *Das docas de comércio ao cais continuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos*. 2016. Tese (Doutorado em história) Universidade Federal de Pernambuco. Recife.

- GOMES, Ângela de Castro. *A invenção do Trabalhismo*. 3. Ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.
- HARLEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec. 1980.
- HOBSBWM, Eric John Ernest. *A era do capital: 1848-1875*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- _____. *Bandidos*. Rio de Janeiro: Editora Forense-Universitária. 1976.
- HOBSBAWM, E. J. *Sobre história: ensaios*. 2. ed., 3. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- HOCHMAN, Gilberto. *A era do saneamento: As bases da política de saúde pública no Brasil*. São Paulo: Hucitec; ANPOCS, 1998.
- LEVINE, Robert M.. *A velha Usina: Pernambuco na federação brasileira 1889-1937*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1980.
- _____. Pernambuco e a federação brasileira, 1889-1937. IN: *História Geral da civilização brasileira. Vol. VIII O Brasil republicano*. São Paulo: 1997.
- LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife: CEPE/Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.
- _____. *Bairro do Recife no início do Século: Uma experiência de modernização urbana*. 1988. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) Departamento de Arquitetura Universidade Federal de Pernambuco. Recife.
- MAIA, Clarissa Nunes. *POLICIADOS: Controle e disciplina das classes populares na cidade do Recife, 1865 -1915*. 2001. Tese (Doutorado em história) Departamento de história, Universidade Federal de Pernambuco. Recife.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Manifesto do partido comunista*. Porto Alegre: L&PM Pocket. 2007.
- MARTINS, Paulo César Garcez. *Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras*. IN.: SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada do Brasil 3 – República: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das letras. 2006.
- MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo saquarema: formação do estado imperial*. 5.ed. São Paulo: Hucitec, 1990.
- MENEZES, José Luiz Mota; ARAUJO, Hamilton Francisco.; CHAMIXAES, Jose Castelo Branco. *Águas do Prata: Companhia do Beberibe: história do saneamento de Pernambuco: 1838 a 1912*. Recife: Companhia Pernambucana de Saneamento, 1991.
- MELO, Mário. *Síntese Cronológica de Pernambuco*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1985.
- MELO, Mário Lacerda de. *Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida*. Recife: EDUFPE, 1978.

MIRANDA, Carlos Alberto Cunha. Um urbanismo excludente: O caso da Capital Federal e do Bairro do Recife no início do século XX. IN: *Revista de pesquisa histórica – CLIO*. Recife-PE. EDUFPE. Volume 1 – Nº 20. 2002.

MONTEIRO, Denise Brito. *Epidemia de Varíola e a vacinação obrigatória: Repercussões na sociedade recifense do início do século XX*. 2005, Dissertação (Departamento de história) Universidade Federal de Pernambuco. Recife.

ORLANDO, Artur. *Porto e cidade do Recife*. Recife: Typ. 'Jornal do Recife', 1908.

PARAHYM, Orlando. *Traços do Recife: ontem e hoje*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978.

PERROT, Michelle. *Os excluídos da história: Operários, mulheres e prisioneiros*. Trad. Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1992.

PERRUCCI, Gadiel. *A república das usinas*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1978.

RABELLO, Evandro. O Recife e o Carnaval. IN: Arquivo Público Estadual (Pernambuco). *Um tempo do Recife*. Recife: EDUFPE, 1978.

RAMINELLI, Ronaldo. História urbana. In. CARDOSO, Ciro Flamareon; VAINFAS, Ronaldo (org). *Domínios da história: Ensaio de Teoria e Metodologia*. Rio de Janeiro. Elsevier. 2011.

REZENDE, Antônio Paulo. *(Des)Encantos Modernos: Histórias da cidade do Recife na década de vinte*. Recife: FUNDARPE, 1997.

_____. *O Recife: Histórias de uma cidade*. Recife: Fundação de cultura da cidade do Recife, 2002.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense. 1988.

SETTE, Mário. *Arruar: história pitoresca do Recife antigo*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Brasiliense. 1984.

_____. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. IN: SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada do Brasil 3 – República: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras. 2006.

SILVA, Jeffrey Aislan de Souza. *A Guarda Cívica: Policiamento Civilizador, Criminalidade e Conflitos Urbanos na História Social do Recife (1876 - 1890)*. 2016. Dissertação (Mestrado em História) Departamento de história, Universidade Federal Rural de Pernambuco. Recife.

SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.

THOMPSON, Eduard P.. *A formação das classes operárias I: A árvore da liberdade*. Tradução: Denise Bottmann. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 2004.

VIANNA, A. J. Barbosa. *Recife, capital do estado de Pernambuco*. Reedição. Recife: Secretaria de Estado de Educação e Cultura, 1970.

WISSENBACH, Cristina Cortez. Da escravidão à liberdade: Dimensão de uma privacidade possível. IN.: SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada do Brasil 3 – República: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das letras. 2006.

ZACARIAS, Audenice Alves dos Santos. *Lei Eleitoral Rosa e Silva: Desafios à organização do sistema eleitoral na primeira República*. 2017. Tese (Doutorado em história) Departamento de história, Universidade Federal de Pernambuco. Recife.