

Tiago Cargnin Gonçalves

Bacharel e Licenciado em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ), doutorando em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB)
tiagocargnin@gmail.com

Em defesa da ordem e da comunicação: o Estado e a urbanização de Pernambuco (1838-1851)

Resumo

Este trabalho analisa a atuação do governo provincial de Pernambuco na execução de obras públicas entre 1838 e 1851, com o objetivo de compreender o papel do Estado no processo de urbanização da província naquele momento. Com base nos relatórios dos presidentes da província – especialmente nas seções dedicadas às obras públicas e às câmaras municipais –, argumenta-se que as noções de ordem e comunicação orientaram a ação governamental em favor da urbanização, entendida como etapa do processo de formação territorial. Identifica-se dois momentos distintos de atuação estatal (1838-1844 e 1845-1851), nos quais suas ações visavam: i) à abertura de estradas na Zona da Mata, por meio tanto da construção direta quanto da contratação de companhias particulares, o que contribuiu para a valorização simbólica e material desse espaço diante das demandas externas capitalistas por produtos primários; ii) e à garantia da presença do Estado nas áreas do Sertão e do Agreste, cuja expressão material se dava por meio da manutenção de edifícios como igrejas e cadeias, fundamentais para a preservação da ordem pública e para a garantia da comunicação interna da província.

Palavras-chave: urbanização, Estado, ordem, comunicação, Pernambuco.

Abstract

IN DEFENSE OF ORDER AND COMMUNICATION: THE STATE AND URBANIZATION OF PERNAMBUCO (1838-1851)

This paper analyzes the actions of the provincial government of Pernambuco in the implementation of public works between 1838 and 1851, in order to identify the role of the State in the urbanization process of the province of Pernambuco at that time. Based on the reports issued by the presidents of the province — especially the sections devoted to public works and municipal councils —, it argues that the notions of order and communication guided governmental action in support of urbanization, understood as a stage in the process of territorial formation. Two distinct moments of State action are identified (1838–1844 and 1845–1851), in which government measures aimed to: i) open roads in the *Zona da Mata* through both direct construction and the contracting of private companies, thereby contributing to the symbolic and material valorization of this region in response to external capitalist demands for primary products; and ii) ensure the presence of the State in the *Sertão* and *Agreste* regions, whose material expression took the form of maintaining buildings such as churches and prisons, considered fundamental to the preservation of public order and to securing internal communication within the province.

Key-words: urbanization, State; order, communication, Pernambuco.

1. Introdução: a urbanização como etapa do processo de formação territorial

Fridman (2022) compreende a urbanização brasileira como um processo de longa duração, com diferentes ritmos temporais e escalas, cuja complexidade nos permite falar de “urbanizações brasileiras” no plural. Este artigo reúne novos resultados da pesquisa que vem sendo por nós desenvolvida, desde 2020, acerca da urbanização de Pernambuco na primeira metade do século XIX (GONÇALVES, 2023; 2024). Um panorama da urbanização da província pernambucana no final da primeira metade do Oitocentos, com destaque para os núcleos urbanos existentes naquele momento e suas principais funções, pode ser encontrado em Gonçalves (2023), trabalho para o qual produzimos um mapa conjectural que ilustra esse quadro, conforme proposto por Andrade (2021). Em 1849, Pernambuco contava com três redes: político-administrativa (quatro cidades e 18 vilas), judiciária (13 comarcas) e eclesiástica (56 freguesias), além de cerca de 80 povoados dispersos pelo território provincial (figura 1).

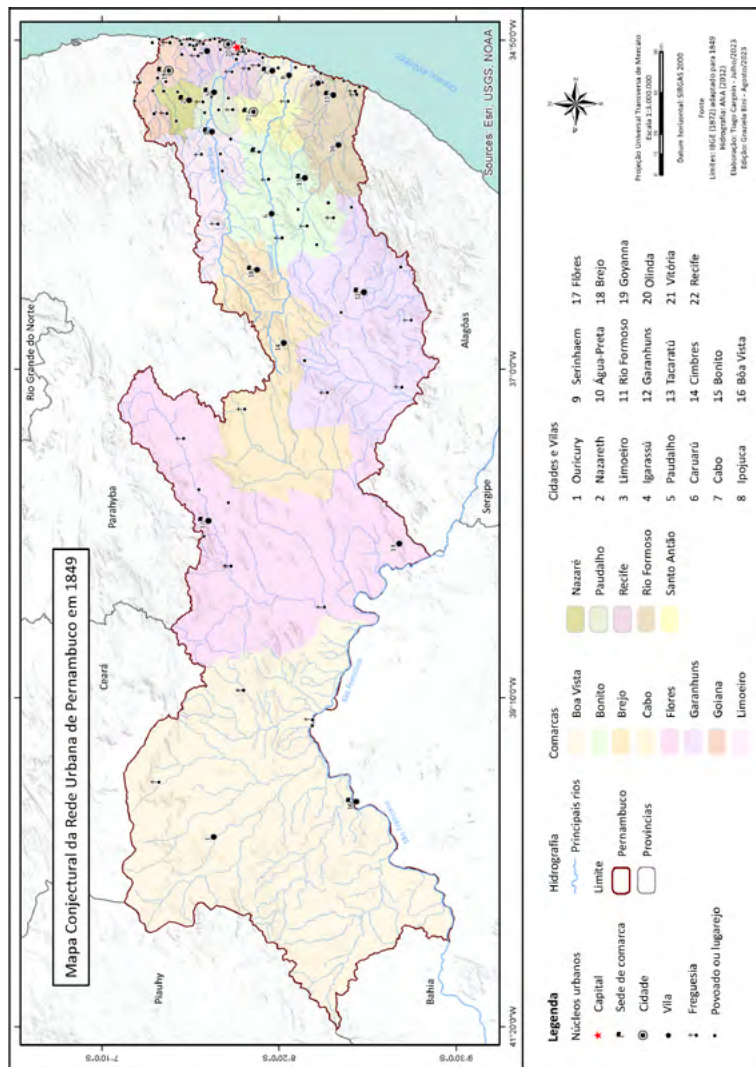
Neste artigo, inserido no campo da Geografia Histórica, buscamos ampliar a compreensão do processo de urbanização por meio da análise da atuação do Estado como agente privilegiado de produção do espaço ou, dito de outro modo, como indutor da urbanização. Para tanto, adotamos o clássico conceito de urbanização apresentado por Fridman (2023, p. 199), que se refere ao “[...] crescimento do número dos assentamentos urbanos, à concentração de sua população, à interdependência do conjunto das nucleações e à complexificação das características físicas, econômicas e sociais das localidades em uma determinada região (e/ou país)”. Nessa direção, procuramos dialogar com os trabalhos de Andrade (1976; 2004) e Melo (1987), cujas contribuições acerca dos processos de urbanização e de formação territorial de Pernambuco são centrais.

Do ponto de vista teórico, fundamentamos nossa análise na categoria “valorização do espaço” (MORAES; COSTA, 1987; MORAES 2011; 2005). Segundo Moraes (2005), o processo universal de apropriação do espaço natural e de construção do espaço social pelas sociedades manifesta-se de forma específica nos lugares e resulta do trabalho humano, aqui entendido como ato de incorporação e criação de valor. Para se reproduzir, toda sociedade cria formas na superfície terrestre, as quais expressam uma quantidade de valor (trabalho morto) incorporado ao solo e substantivam na paisagem relações sociais específicas. Essas formas obedecem a um ordenamento sociopolítico do grupo que as constrói e respondem funcionalmente a uma sociabilidade vigente, de modo que tal sociabilidade ordena o uso do espaço e dos recursos nele contidos, assim definindo os seus próprios modos de apropriação da natureza.

Apreender o processo de valorização do espaço é, portanto, compreender de que maneira as singularidades de uma determinada porção da superfície terrestre, mesmo frente à lógica de um determinado modo de produção (neste caso, capitalista), impõem-se como imperativo no desenrolar desse processo. Nas palavras de Moraes (2005), trata-se de perceber o processo de formação territorial, ou seja, a relação:

[...] de uma sociedade específica com um espaço localizado, num intercâmbio contínuo que humaniza essa localidade, materializando as formas de sociabilidade reinante numa paisagem e numa estrutura territorial. O valor fixado vai tomando-se uma qualidade do lugar, o quadro corográfico sendo cada vez mais o resultado de ações sociais aí desenvolvidas, obras humanas que subvertem as características naturais originais (MORAES, 2005, p. 44-45).

Figura 1
MAPA CONJECTURAL DA REDE URBANA DE PERNAMBUCO EM 1849



Fonte: Gonçalves (2023).

Na esteira de Moraes (2011; 2005), consideramos o processo de urbanização abordado como uma etapa da formação territorial pernambucana e, ao mesmo tempo, como expressão da valorização de seu espaço no fim da primeira metade do Oitocentos, para os quais o Estado foi determinante. Conforme a perspectiva adotada, não há território sem Estado nem Estado sem território, visto que este (o território) consiste, concomitantemente, em uma construção simbólica, material, militar, política, econômica, jurídica e ideológica (MORAES, 2005). O Estado se apresenta como instância privilegiada do processo de formação territorial, capaz de determinar, direta ou indiretamente, novas formas (e novos conteúdos) de valorização do espaço, sobretudo no contexto de centralização do poder nacional observado, cuja estrutura imperial era formada por províncias presididas por homens indicados pelo Imperador.

À luz do exposto, nosso objetivo é compreender a atuação do governo provincial de Pernambuco na realização de obras públicas, no período de 1838 a 1851, a fim de identificar o papel do Estado no processo de urbanização – aqui entendido como etapa do processo mais amplo de formação territorial e expressão da valorização do espaço – da província de Pernambuco naquele momento.

Além dos materiais consultados para os trabalhos anteriores (GONÇALVES, 2023; 2024)¹, este artigo utiliza como fontes documentais os Relatórios dos Presidentes da Província de Pernambuco divulgados entre 1838 e 1851. Nossa preocupação com a análise desses documentos se alinha, do ponto de vista metodológico, às proposições de Vasconcelos (2009) e Abreu (2010) no que diz respeito ao rigor com que procuramos estabelecer uma periodização para o fenômeno estudado, reconhecer os agentes atuantes no processo de formação territorial/urbanização e identificar as transformações espaciais ocorridas no período.

Os relatórios foram apresentados pelos presidentes à Assembleia Legislativa Provincial (ALP) de Pernambuco, geralmente, nas primeiras sessões legislativas ordinárias de cada ano, que costumavam ocorrer no primeiro dia de março. Essas comunicações pretendiam informar a situação da província no início dos trabalhos legislativos, as iniciativas do governo provincial realizadas no ano anterior e as ações previstas para o ano que se iniciava, as quais dependiam do apoio da ALP tanto do ponto

de vista legislativo quanto orçamentário². Centramos nossa consulta nas seções dos relatórios voltadas às obras públicas e às câmaras municipais, a fim de articular o material empírico à perspectiva teórica adotada, que compreende a criação de formas materiais como uma evidente expressão de valorização do espaço, para a qual o Estado cumpre papel dominante. Para evidenciar a dimensão da atuação estatal, organizamos um banco de dados com as obras públicas realizadas pelo governo provincial e demandadas pelas câmaras municipais entre 1838 e 1851, como estradas, pontes, edifícios públicos (escolas, hospitais, cadeias, igrejas, casas de câmara etc.), aterros e serviços públicos (iluminação, água potável, drenagem etc.).

De acordo com a disponibilidade dos dados, contamos com dois tipos de informação acerca das obras públicas: i) a situação a cada ano, se administrada, arrematada, concluída, paralisada, orçada, à espera de recursos, sob responsabilidade municipal, entre outras possibilidades; e ii) a sua localização conforme a região da província. Adotamos a divisão de Pernambuco em zonas fisiográficas proposta pelo IBGE (1990), por considerá-la pertinente às análises aqui realizadas, ainda que sua elaboração seja posterior ao período estudado: a Zona da Mata, que inclui a faixa costeira e a planície litorânea úmida; o Agreste, correspondente à faixa de transição entre as zonas úmida e seca que ocupa o Planalto da Borborema; e o Sertão, que reúne as porções mais baixas do interior situadas à oeste da Borborema, cujas chuvas são irregulares.

A fim de dialogar com as fontes consultadas para este texto, damos destaque a dois termos recorrentemente encontrados nos relatórios e utilizados no título deste trabalho – ordem e comunicação. Mais que palavras, entendemos que se trata de dois projetos defendidos pelo governo provincial com o respaldo do Império. A garantia da “ordem pública”, ou seja, a manutenção de um controle social e espacial por parte do Estado se expressava de duas formas: por meio das ações de comando da presidência da província em relação a outros setores governamentais, às câmaras municipais e às empresas contratadas para prestar serviço ao Estado; e pela regulação da administração pública, o que era feito por dispositivos legais e normativos, como os referentes às obras e aos serviços públicos e às posturas municipais. Já a busca pela comunicação se dava pela preocupação com as conexões internas de Pernambuco, o que incluía a abertura de estradas e a construção

de pontes com o intuito de facilitar a circulação de mercadorias. Ordenar e comunicar eram, portanto, dimensões complementares da valorização do espaço, já que esta é não só material como também simbólica.

Além desta introdução e das considerações finais, o trabalho está dividido em duas partes que correspondem a conjunturas políticas distintas de Pernambuco durante o período analisado: i) 1838 a 1844, quando o governo da província estava nas mãos do conservador Francisco do Rego Barros; e ii) 1845 a 1851, momento em que Pernambuco passou por governos conservadores e liberais e que culminou com a Insurreição Praieira. As duas seções do texto foram organizadas com o intuito de explicitar a atuação do Estado em prol da formação territorial/valorização do espaço de Pernambuco, sobretudo no que dizia respeito à defesa da ordem e da comunicação pelo governo provincial.

2. O Estado estrangeirista e exclusivista do Barão da Boa Vista (1838-1844)

Neste primeiro período, analisamos a atuação do Estado durante a gestão de Francisco do Rego Barros, futuro Barão da Boa Vista³, político conservador que governou a província de Pernambuco entre 1837 e 1844⁴. Sua presidência coincidiu com a transição do período regencial para o início da maioria antecipada do imperador Pedro II (1840), momento em que inúmeros movimentos separatistas eclodiram no Brasil em resposta às ações centralizadoras do Império, como a Lei de Interpretação do Ato Adicional (lei nº 105, de 12/05/1840). Em Pernambuco, com o apoio do governo imperial, Rego Barros cumpriu o papel de mediador entre as forças liberais e conservadoras que dominavam a província naquele momento, o que lhe permitiu estar à frente da presidência por vários anos e, sob relativa estabilidade social, colocar em prática seu projeto de modernização. Segundo Andrade (2004), sua principal preocupação era intensificar a exportação do açúcar por meio da abertura de estradas que conectassem os engenhos ao porto do Recife.

Tal projeto se pautou no fortalecimento da Repartição de Obras Públicas (ROP), órgão responsável pelo planejamento, pela execução e

pela fiscalização das obras realizadas na província⁵. Durante a gestão de Rego Barros, a ROP foi o braço do Estado provincial dedicado a garantir as condições necessárias à dotação do espaço de novas materialidades, como as estradas e pontes, que, à medida que se interiorizavam e modernizavam, contribuíam para maior valorização do espaço da província. Nas palavras de Alves (2025, p. 14, *itálico do original*), a ROP tornou-se “[...] peça-chave no processo de urbanização e *modernização* do espaço provincial”. Uma modernização, vale ressaltar, conservadora, haja vista a manutenção das condições oligárquicas e escravocratas vigentes à época.

Inicialmente, o trabalho da repartição esteve amparado em dois instrumentos jurídicos que pretendiam ordenar a administração pública e, conseqüentemente, a formação do território: a lei n° 9, de 12/06/1835, que regulava a abertura e o conserto de estradas e pontes, o que incluía a contratação de companhias e profissionais estrangeiros; e o Regulamento de 10/08/1835, previsto no artigo 29° da lei anterior, que dividia a ROP em duas seções quase independentes – a Administração Fiscal, responsável pelo acompanhamento das obras arrematadas em hasta pública, e a Direção e Inspeção de Obras, que executava as obras sob administração e à qual estava unido o Gabinete Topográfico (PERNAMBUCO, 1838; 1839). Pelo regulamento, cabia ao governo provincial tanto a produção material do espaço quanto o controle da sua produção por agentes privados, o que evidencia o caráter dominante do Estado enquanto indutor da urbanização. Nos termos de Moraes (2005), em países de origem colonial, como o Brasil (e suas províncias), o Estado costuma monopolizar o processo de formação territorial.

Apesar do poder da ROP, o regulamento de 1835 nunca foi submetido à Assembleia Provincial (ALVES, 2025), o que denota tanto uma fragilidade institucional do setor como uma atuação livre do efetivo controle dos parlamentares. Nos relatórios de 1840, 1841 e 1842, o presidente argumentava que o regulamento de 1835 vinha apresentando inconvenientes, de modo que se fazia necessário um novo instrumento para o ramo das obras públicas, o qual seria submetido à Assembleia Provincial. Finalmente, no relatório de 1843, quando já respondia por Barão da Boa Vista, Rego Barros anunciou a substituição do regulamento provisório da ROP por um novo, datado de 25 de maio de 1842 e aprovado pelos deputados provinciais.

Segundo Alves (2025, p. 51), o documento “[...] definiu as atribuições e os cargos da administração da ROP, que assumiu a responsabilidade pela formação de projetos, orçamentos, execução e conservação de todas as obras de interesse público custeadas pelos cofres provinciais”.

Este documento vigorou até 1844 sob a tutela do Barão, que fortaleceu o setor de obras públicas durante a sua gestão (PERNAMBUCO, 1844). Para Alves (2025, p. 46):

Como se tratava de um setor lucrativo, o fortalecimento da ROP atraiu investidores e acirrou disputas políticas. Afinal, as melhorias urbanas poderiam valorizar ou desvalorizar imóveis e bairros, facilitar ou dificultar o escoamento da produção dos engenhos, criar barreiras estratégicas e solucionar problemas históricos da província, como o alinhamento das ruas, a infraestrutura viária, a arborização, o abastecimento e a insalubridade.

O excerto demonstra que a atuação do Estado por meio da ROP era capaz de desencadear processos de valorização do espaço à medida que novas formas fossem incorporadas à superfície terrestre ou as antigas fossem remodeladas. Não por acaso, a principal preocupação indicada nos relatórios era garantir a ordem da província para então comunicá-la (no sentido de conectá-la). A ideia de comunicação restringia-se à abertura e ao conserto de estradas, muitas delas traçadas sobre os antigos caminhos coloniais, e à construção de pontes e aterros necessários à viabilização das vias. O relatório de 1838 aponta a intenção da presidência em garantir a circulação de mercadorias, especialmente em direção à capital (porto exportador), em função da precariedade da situação provincial. Buscava-se “[...] abreviar assim as distancias dos lugares, deminuir os riscos dos viajantes, e evitar o augmento de despezas de producção [...]” (PERNAMBUCO, 1838, p. 35).

Dentre as obras priorizadas pelo Barão da Boa Vista, estavam as quatro estradas principais da província: do Norte, do Sul e as duas centrais (Santo Antônio/Vitória e Paudalho). No caso das estradas centrais, novos lanços eram explorados à medida que as obras avançavam para o interior. Na de Vitória, dos seis lanços mencionados em 1839 (três arrematados e três orçados), chegou-se aos onze em 1844, inclusive com uma referência a uma estrada direcionada ao Engenho Catende. Já a estrada de Paudalho, dos três lanços arrematados em 1839, passou-se para os sete citados em 1844.

As outras duas estradas (do Norte e do Sul) apresentaram menor intervenção do governo no período, especialmente a primeira, cujas obras restringiam-se às cercanias de Recife e Olinda. Atribuímos essa condição ao fato de as estradas do Norte e do Sul estarem mais consolidadas em função do trânsito de pessoas e mercadorias na zona canavieira, que ultrapassava os limites da província, conectando-a à Paraíba e Alagoas. Essas estradas (e os caminhos que as precederam) contribuíram para a estruturação de uma linha de núcleos urbanos próximos ao litoral e de fundo de estuário, no sentido Norte-Sul, que já estava estruturada desde o final do século XVII e que se adensou durante o XVIII (ANDRADE, 1976; MELO, 1987).

A abertura de estradas na Zona da Mata, tanto as centrais quanto as do Norte e do Sul, representava a incorporação de um novo elemento material ao solo e à paisagem de uma região que já dispunha de significativos montantes de capital fixado. Os engenhos de açúcar ganhavam maior fluidez, nos termos de Santos (2014), para o transporte dessa mercadoria e de seus derivados à medida que as estradas iam se ampliando.

Os relatórios também citam diversas estradas menores situadas na capital e em seus arrabaldes, como a do Parnamirim, de Jiquiá, Manguinho, Madalena e Santo Amaro, algumas delas necessárias para dar acesso às estradas principais. Devido ao sítio urbano de Recife e da vizinha Olinda, essas estradas continham inúmeras pontes, como a do Recife, da Boa Vista, dos Afogados, da Madalena, do Motocolombó, dos Remédios, de Santo Amaro, da Tacaruna e do Varadouro (em direção a Olinda), algumas construídas naquele momento enquanto outras, apesar de anteriores, passavam por repetidas reformas. Havia, também, obras nas pontes das estradas que cortavam rios importantes da província: as pontes dos Carvalhos (próxima à freguesia de Jaboatão) e do Anjo (próxima à vila de Sirinhaém) na Estrada do Sul; e as pontes sobre os rios Bujary, Capibaribe e Tracunhaém, nas imediações de Goiana (Estrada do Norte).

Em que pese os esforços do governo provincial de, por meio da ROP, atuar como organizador do espaço e gestor do território, nos termos de Moraes (2005), inúmeras foram as dificuldades relatadas pelo presidente na tentativa de garantir a ordem e a comunicação da província. Dentre elas, destacamos a falta de operários inteligentes, a deficiência de engenheiros para dirigi-las, a má conservação das estradas, a inoperância das

câmaras municipais e a relutância dos proprietários quando suas terras eram atravessadas pelo traçado das estradas (PERNAMBUCO, 1838; 1839; 1842; 1843).

Em relação à falta de profissionais, uma solução encontrada foi a contratação de presos com pagamento de salários para atuarem em algumas obras, o que aponta para certa preocupação com a utilização de mão de obra escravizada naquele momento, haja vista a pressão externa sofrida pelo Brasil para o fim do tráfico de pessoas oriundas de África. Outras estratégias defendidas foram a contratação de profissionais estrangeiros capacitados e a formação para arquitetos dentro da própria província (PERNAMBUCO, 1838).

A ideia de formar arquitetos não saiu do papel à época, mas o engajamento de profissionais europeus para trabalhar nas obras da província foi viabilizada pelo presidente com amparo no artigo 31 da lei provincial nº 9/1835, sob o argumento da racionalização dos gastos públicos, a fim de que cessassem os: “[...] inconvenientes, que actualmente soffrem as Obras Publicas, quaes os de ficarem demoradas, serem quasi sempre imperfeitas, e custarem mais dinheiro, do que deverião gastar, se fossem feitas com gente perita, e com braços sufficientes” (PERNAMBUCO, 1839, p. 35).

Fruto de contrato firmado com a companhia de Operários Alemães, chegaram a Pernambuco 195 trabalhadores em 1839, a fim de suprir a necessidade de mão de obra para a construção civil (ALVES, 2025). No ano seguinte, engenheiros franceses, incluindo Pierre-Victor Boulitreau, Louis Léger Vauthier e Henri-Auguste Milet passaram a atuar na ROP de forma bastante efetiva, especialmente a partir de 1842, com o novo regulamento aprovado, quando Rego Barros promoveu Vauthier ao cargo de engenheiro-chefe da Repartição⁶. Alves (2025) atesta o poder atribuído a Vauthier, na medida em que ele dialogava com diversas instâncias administrativas (Tesouraria Provincial, gabinete presidencial, ALP etc.), arrematantes participantes do mercado de obras públicas e potenciais investidores. A atuação desses profissionais, assim como as conexões do Barão da Boa Vista com investidores de fora do Império, gerou uma reação da oposição liberal, que acusava Rego Barros de estrangeirista.

Em relação à conservação das estradas, o presidente propôs a criação e a limpeza de valas como estratégia para lidar com os efeitos das chuvas.

O relatório de 1839 aponta a abertura de uma vala na estrada dos Aflitos para a cambôa do Manguinho, no Recife, enquanto o relatório de 1844 cita três valas concluídas nas Estradas do Sul (Imbiribeira e Pau Seco, ao sul da capital) e de Paudalho (Zumbi). Outra medida adotada pelo presidente foi a criação da classe dos conservadores, profissionais responsáveis pela manutenção das estradas, para “[...] as vigiarem effectivamente, e fazerem os reparos ordinarios, que forem precisos, segundo o Regulamento [...]” (PERNAMBUCO, 1843, p. 21). A conservação das estradas, fundamental à garantia da comunicação, evidencia a atuação constante do Estado em prol da valorização do espaço, visto que esses reparos acabavam por incorporar novos elementos materiais ao território.

As tensões do governo provincial com as câmaras municipais e os proprietários de terra dificultavam a melhoria das estradas, o impacto dessas obras na ampliação do comércio e o aumento dos lucros obtidos com a atividade (PERNAMBUCO, 1842). No caso das câmaras, o relatório de 1843 indica uma disputa de competências sobre a gestão das estradas, haja vista que, embora existissem vias municipais, os recursos eram, geralmente, oriundos dos cofres provinciais. O presidente defendia que as Câmaras deveriam “[...] estabelecer posturas, em que provessem a conservação e limpeza das estradas, e a facil navegação dos rios, que ordinariamente he obstruida por obstaculos que se podem retirar [...]”. Isto porque os Cofres da Província vinham, continuamente, despendendo despesas com obras que ficavam rapidamente inutilizadas (PERNAMBUCO, 1843).

Já a difícil relação com os donos de terras se dava, na visão de Rego Barros, pela incapacidade desses atores de perceber o potencial de valorização de suas propriedades:

A relutancia dos proprietarios de terras, se alguma estrada tem de atravessalas he tal, que esquecidos das vantagens que ella traz ao Paiz, e as suas propriedades pelo acrescimo de **valor** que lhes dá, depois de terem empedido por mil modos a abertura destas estradas, o que muito as faz demorar, ousão até empregar para esse fim vias de facto, quando o Governo não tem querido estar por suas reclamações, e se alguns a tanto não chegão, pedem então indemnisações exorbitantes (PERNAMBUCO, 1838, p. 51, grifo nosso).

Chamamos atenção para o uso do termo “valor” no excerto, pelo presidente, para se referir ao possível ganho dos proprietários de terra, o que converge para o argumento aqui defendido. A valorização do espaço

pernambucano no final da primeira metade do século XIX, realizada pelo trabalho humano (tanto qualificado quanto escravizado), dependia da ação monopolizadora do Estado. Este, por sua vez, atendia ao ordenamento sociopolítico vigente, cujos grupos dominantes eram os latifundiários e os senhores de engenho. As melhorias materiais realizadas pelo governo da província tinham como principal objetivo o escoamento da produção, reforçando os atributos da paisagem canavieira da Mata e ampliando a fixação de capital em uma região onde a exploração do solo e o beneficiamento do produto dele extraído (o açúcar) já eram seculares (ANDRADE, 1976; 2004).

A defesa da ordem também estava presente na relação do governo provincial com as câmaras municipais, que eram frequentemente acusadas de atuarem de forma limitada. Em 1838, Rego Barros identificava os problemas orçamentários das câmaras, o que dificultava o pagamento dos funcionários municipais, o funcionamento das casas e a execução de obras públicas, sobrecarregando, desse modo, os cofres provinciais, ao mesmo tempo que citava as limitações normativas, caracterizadas pela ausência ou ineficácia das posturas existentes na maioria das câmaras (PERNAMBUCO, 1838).

No ano seguinte, as críticas se asseveraram, a ponto de o presidente sugerir que as sessões fossem abertas pelos subprefeitos dos municípios e os prefeitos das comarcas, a fim de estabelecer maior homogeneidade entre as ações dos governos provincial e municipais (PERNAMBUCO, 1839). Tal iniciativa, claramente centralizadora em torno do executivo provincial, seria legitimada pela promulgação da Lei de Interpretação do Ato Adicional (nº 105/1840), que enfraqueceu o poder das assembleias provinciais, adquirido pela lei nº 16/1834, frente à presidência da província.

A relação do governo provincial com as instâncias locais também se manifestava por meio da construção e da manutenção dos edifícios garantidores da ordem pública, como as cadeias e as igrejas matrizes. Durante o governo de Rego Barros, identificamos a realização de obras nas cadeias da capital, das cidades de Olinda e Goiana e de diversas vilas que foram elevadas à esta condição durante a primeira metade do XIX: Flores (1810); Garanhuns e Limoeiro (1811); Santo Antônio (vila em 1811 e cidade em 1843); Brejo, Nazaré e Rio Formoso (1833); e Bonito (1839)

(PERNAMBUCO, 1838; 1839; 1840; 1841; 1842; 1843; 1844). Distribuídas por todo o território da província, essas vilas estavam relacionadas a diferentes momentos do processo de formação territorial e, portanto, atendiam a diferentes padrões de localização, conforme proposto por Melo (1987). Além da já citada produção canavieira, concentrada na Zona da Mata, a criação de gado e a produção de algodão, preponderantes no Sertão e no Agreste, foram elementos dinamizadores dessas regiões responsáveis pelo surgimento e pelo crescimento de diversos núcleos urbanos vinculados a essas atividades.

Importante destacar que, em muitos casos, os edifícios das cadeias serviam também às sessões das câmaras e dos júris, de modo que a presença deste prédio nas vilas e cidades, muitas delas recém-instaladas, simbolizava, materialmente, a presença do Estado naqueles lugares. Braço do Estado que, em teoria, seria responsável pelas posturas municipais, ou seja, pelos instrumentos legais destinados à manutenção da ordem pública e, no nosso entendimento, à viabilização do processo de valorização do espaço. Não por acaso, esse tipo de obra era o único citado nos relatórios do período que adentrava todo o território pernambucano, não se restringindo ao litoral e à Zona da Mata.

Também podemos citar as reformas realizadas nas capelas-mores das matrizes de São Pedro Mártir de Olinda, de São Lourenço de Tejucupapo (comarca de Goiana), de Santo Amaro de Jaboatão (comarca do Recife) e da Matriz da vila do Cabo, todas restritas à área canavieira (PERNAMBUCO, 1838; 1839; 1840). Outras instituições receberam atenção do governo provincial no que dizia respeito à execução de obras públicas, todas situadas na capital, como os quartéis do Corpo de Polícia e da Companhia de Operários, e o Teatro Municipal, projeto de Vauthier que seria fundamental para colocar Pernambuco e sua capital no “caminho da civilização” (PERNAMBUCO, 1843, p. 23).

Durante este primeiro período, é perceptível que a maior parte das obras que pretendiam comunicar a província situava-se na capital ou em suas proximidades. Essas obras perdiam complexidade à medida que se distanciavam do Recife. Arriscamos dizer que o processo de valorização do espaço, observado por meio da ampliação e da modernização da rede viária, seguia o caminho contrário ao das mercadorias produzidas e exportadas

pela província, ou seja, irradiavam-se do porto em direção ao interior, mas, naquele momento, ainda se restringiam à Zona da Mata com sua produção canavieira.

Apesar dos esforços envidados, inúmeras obras iniciadas sob a gestão do Barão da Boa Vista ficaram inacabadas quando da sua saída do poder. Segundo Zancheti (1991), o projeto modernizador de Rego Barros, carregado de “estrangeirismo” e “exclusivismo”, como apontavam seus opositores, não foi concretizado, haja vista a instalação de uma nova ordem política dominante na província a partir das eleições de 1844.

3. O Estado sob disputa e limitado pela Insurreição Praieira (1845-1851)

Neste segundo período, abordamos a atuação do Estado em Pernambuco entre 1845 e 1851, momento marcado pela emergência de uma nova coalizão política ao governo da província e pela sucessão de diversos presidentes. Chamada de praieira⁷, essa força reunia diferentes grupos sociais e políticos insatisfeitos com a gestão do Barão da Boa Vista, por considerá-la estrangeirista e exclusivista, e que não se vinculavam ao partido liberal nem ao conservador. Agregando liberais dissidentes, proprietários de engenho e trabalhadores urbanos (artesãos, caixeiros, soldados e funcionários públicos) (ALVES, 2025), o grupo praieiro ascendeu em meio ao contexto centralizador dos primeiros anos do reinado de Pedro II, quando liberais e conservadores disputavam o poder a nível nacional.

Em meio às mudanças na gestão da província, a preocupação em ordenar a administração pública, em especial na execução e no acompanhamento das obras públicas, migrou da defesa para a desacreditação da ROP. O presidente Thomaz Xavier Garcia d'Almeida, em 1845, apontava que havia setores da administração pública com pessoal excessivo e, entre outras medidas, propunha a extinção da ROP com a justificativa do equilíbrio fiscal. Alegava que as obras poderiam ser administradas por outros setores do governo, suspendendo, portanto, o regulamento vigente à época (de 1842), retomando o anterior (de 1835) e extinguindo a classe dos conservadores de estradas.

Havia, na estratégia adotada, um redirecionamento das ações do Estado a fim de privilegiar agentes pouco considerados, pela gestão anterior, no processo de valorização do espaço da província. Alves (2025) aponta que o regulamento de 1842 contribuiu para limitar a atuação de pequenos e médios investidores no mercado das arrematações de obras públicas, priorizando a presença de grandes empresas, inclusive estrangeiras, como se viu na primeira seção do texto, o que gerou reação por parte do grupo praieiro. A retomada do regulamento de 1835 pretendia devolver às câmaras municipais e às elites locais maior protagonismo na execução de obras públicas, o qual fora reduzido pelo regulamento de 1842 e pela Lei de Interpretação do Ato Adicional de 1834 (nº 105/1840).

Em 1846, o novo presidente, Antonio Pinto Chichorro da Gama, recorria à lei provincial nº 158, de 15/04/1846, que autorizava a reforma das repartições da administração da província, para justificar a atuação da ROP sob novo regulamento, implantado no mês de setembro daquele ano (PERNAMBUCO, 1846b; 1847). Informava, também, que o contrato com Vauthier fora ampliado até outubro de 1846 para que as obras coordenadas por ele fossem concluídas, apesar de o engenheiro ter sido desligado da ROP em julho daquele ano. Apesar de os relatórios de 1847 e 1850 mencionarem a necessidade de reforma da ROP, foi apenas em 1851 que o presidente, José Ildefonso de Souza Ramos, indicava a submissão do regulamento à apreciação da ALP. Assim como no período anterior, a atuação da ROP esteve, por alguns anos, fragilmente amparada do ponto de vista normativo, o que abria brecha para a atuação do Estado de forma menos fiscalizada (mas claramente interessada) na organização do território.

Conforme o regulamento de 07/05/1850, a antiga ROP passou a se chamar Diretoria das Obras Públicas, cuja função era dirigir, inspecionar e conservar as obras da província. A Direção era formada por quatro seções e o cargo de diretor cabia, cumulativamente, ao chefe da 1ª seção (PERNAMBUCO, 1851a). A divisão de todo o território da província em quatro seções evidencia a adoção de uma lógica regional e de contiguidade espacial pela nova Diretoria, visto que as seções estavam assim organizadas: 1ª) termo da cidade do Recife, exceto as partes não feitas das estradas de Paudalho (2ª seção) e Vitória (3ª seção); 2ª) termos de Olinda, Igarassu, Goiana, Paudalho, Nazaré e Limoeiro, ou seja, a Zona da Mata

ao norte da capital e uma pequena parte oriental do Agreste; 3^a) termos de Vitória, Caruaru, Bonito, Brejo, Pesqueira e as comarcas de Flores e Boa Vista, isto é, todo o Sertão pernambucano, o Agreste central e parte da borda oriental da Borborema; e 4^a) termos do Cabo, Sirinhaém, Rio Formoso e Água Preta (Zona da Mata ao sul da capital) e de Garanhuns (Agreste Meridional) (ALVES, 2025).

A atuação do governo da província de forma regionalizada aponta para uma racionalização do processo de valorização do espaço que, neste segundo período, também tinha como principal estratégia a comunicação do território. O presidente Thomaz Xavier Garcia d'Almeida assim informava em 1845:

O Governo convencido de que o maior beneficio, que se pode fazer á nossa Agricultura, he procurar-lhe aquellas facilidades de transporte, de que ella necessita, para os fructos do seu trabalho [...]; tem elle prestado sua maior attenção ás Estradas, e Pontes necessarias ao transito das mesmas, applicando para este ramo do serviço provincial o maximo da quota consignada para Obras Publicas [...] (PERNAMBUCO, 1845, p. 8).

O excerto evidencia a ação do Estado em prol de dotar o espaço de uma materialidade capaz de aumentar os lucros obtidos com a atividade agrícola. Há, nas palavras do presidente, uma relação direta entre a melhoria das condições de transporte e as receitas adquiridas com o comércio de produtos primários. Como indica Moraes (2005), o processo de valorização do espaço estabelece as condições necessárias para a fluência de processos econômicos, cuja viabilidade depende muito mais das decisões políticas, ou seja, do Estado, que da economia.

Em 1850, José Ildefonso de Souza Ramos também indicava as estradas como prioridade do governo. Destacava a conveniência de as vias chegarem aos engenhos de açúcar, a fim de que o transporte por animais fosse substituído pelo de carros. Fixava-se, assim, uma nova materialidade ao solo da Zona da Mata e, de alguma forma, modernizava-se aquela paisagem marcada pela produção de cana. O mesmo presidente citava a lei orçamentária provincial nº 244, de 16/06/1849, para se justificar pela estagnação das estradas. Apesar de a referida lei destinar 50 contos de réis às estradas do Norte e do Sul e autorizar um empréstimo junto aos Cofres Gerais para as estradas de Victoria e Pão d'Alho, dois fatores dificultaram

o seu cumprimento: a ausência de estudos gráficos que habilitassem a presidência a realizar a obra; e a “guerra civil” que limitou a construção de estradas, atividade carente de paz e confiança (PERNAMBUCO, 1850)⁸.

A atuação da Diretoria das Obras Públicas ratifica uma das teses de Moraes (2005): a de que o Estado, agindo sustentado por projetos e guiado por concepções de atores sociais específicos, é um dos atores mais poderosos desse processo. O que não se dava, certamente, livre de dificuldades ou conflitos, como as disputas em torno do sistema de arrematações, as tensões referentes à mão de obra utilizada nas empreitadas e, sobretudo, as dificuldades decorrentes da Insurreição Praieira, que se deu entre 1848 e 1850⁹.

Os relatórios evidenciam que a realização de obras na província foi bastante limitada entre 1846 e 1849, sendo aos poucos retomada a partir de 1850. Obras importantes na capital, como o Teatro Público e a Casa de Correção, eram apresentadas como paralisadas, ao mesmo tempo que não havia, apesar das inúmeras reivindicações por parte das câmaras municipais, menção à abertura ou ao conserto de estradas, pontes, canais de drenagem, cais etc. No relatório de 1849, o presidente Manoel Vieira Tosta relatava a situação de desordem pública em que se encontrava a província:

Em taes circumstancias forçoso foi mandar suspender a continuação das obras que estavam em andamento, limitando-se as despesas ao serviço pessoal, cujo pagamento passou a ser feito pelo consulado, até que se organisasse novamente a repartição. Às frequentes mudanças de presidentes e a rebelião que pouco depois rompeu teem sido a causa de não podêrem continuar as obras, como aliás muito conviria; tendo-se apenas mandado fazer alguns concertos mais urgentes nas proximidades da capital (PERNAMBUCO, 1849, p. 20).

No relatório de 1851, o presidente informava que, após à pacificação, diversas obras interrompidas pela “guerra civil” eram retomadas, como a conclusão do Teatro Público, a construção da casa de detenção, do cemitério público e do cais da rua da Aurora, as obras das estradas de Paudalho e Vitória e dos cais do Colégio e Ramos (PERNAMBUCO, 1851a).

Criticado pelo presidente Chichorro da Gama em 1847, outro problema era o sistema de arrematação praticado nas obras públicas, haja vista a necessidade de reparos em alguns lanços de estradas recém-feitos, o que demandava grandes somas dos cofres provinciais e contrariava os interesses da Fazenda (PERNAMBUCO, 1847). O documento cita o caso do

aterro dos Affogados, cujos reparos custaram vultuosos dispêndios financeiros, de modo que “[...] nem cousa differente se deverá jamais esperar de obras, executadas por empreiteiros, cujos lucros andão na rasão directa da imperfeição, e superficialidade dellas” (PERNAMBUCO, 1847, p. 12).

A citação anterior indica uma crítica ao ganho de capital das empresas arrematantes, o que ocorria, em detrimento da qualidade das obras. Cumprindo o Estado papel monopolizador no processo de formação territorial (e de valorização do espaço), percebemos interesses conflitantes entre os setores público e privado, na medida em que o governo esperava maior durabilidade da estrutura material implantada no território, como as estradas e pontes, enquanto os arrematantes buscavam maximizar seus lucros por meio das obras públicas. Nessa mesma direção, em 1851, o presidente José Ildefonso de Souza Ramos recorria ao conhecimento técnico do engenheiro Director das Obras Públicas para acusar o sistema de arrematações de prejudicial e antieconômico. De forma contraditória, no mesmo relatório, o presidente apontava que o Inspetor da Tesouraria Provincial considerava menos custosas as obras realizadas por meio deste sistema, de modo que recomendava, sempre que possível, a execução das obras por arrematação (PERNAMBUCO, 1851a). Estavam em jogo distintas concepções de como o Estado deveria atuar e se relacionar com os agentes privados na execução das obras públicas, a ponto de o presidente explicitar posições contrárias sem assumir qual considerava mais viável.

Em relação ao tipo de mão de obra utilizada, o mesmo presidente defendia o trabalho livre ao invés do escravizado, inclusive como forma de controle social, haja vista as mudanças nas relações de trabalho decorrentes da promulgação da lei nº 581, de 04/09/1850, que proibia o tráfico de pessoas oriundas de África para o Brasil: “As obras por administração tem produzido a grande vantagem de dar-se emprego aos braços livres, e acostuma-los ao trabalho” (PERNAMBUCO, 1851a, p. 12). Naquele momento, a atuação do Estado em prol da valorização do espaço (que é fruto do trabalho humano) não só dotava o território de novas materialidades como procurava estabelecer formas de trabalho consoantes às transformações do modo de produção, qual seja, a substituição do trabalho escravizado pelo assalariado. Evidenciava-se, segundo Andrade (2004), a primeira de duas questões latentes na metade do século XIX – a substituição da mão de

obra escravizada –, à qual se somaria, posteriormente, a industrialização de bens de consumo antes importados da Europa.

No que dizia respeito à defesa da ordem junto às câmaras municipais, os relatórios deste segundo período seguem expondo as limitações dessas instituições em ordenar as suas contas (ausência de fundos financeiros) e seus territórios (inexistência/ineficiência das posturas municipais), como atestado pelo presidente Thomaz X. Garcia d'Almeida, que destacava a “[...] deficiencia de renda, que baste mesmo para pagar os ordenados dos seus Empregados, e occorrer às despesas á seu cargo [...]” (PERNAMBUCO, 1845, p. 17). O presidente José Ildefonso de Souza Ramos, em 1851, também alegava que, em função da falta de recursos ou por qualquer outra razão, em desacordo com a lei de 01/10/1828, que ordenava o funcionamento das câmaras municipais, “[...] consta dos registos officiaes, que em geral as camaras da provincia ou não tem posturas, ou as tem inconvenientes, pois não são executadas: tambem faltam-lhes as rendas necessarias para os melhoramentos que os respectivos municipios precisam [...]” (PERNAMBUCO, 1851a, p. 21).

Além do aumento de suas rendas, os presidentes indicavam que as obras de conserto e/ou edificação de cadeias e matrizes eram frequentemente demandadas pelas câmaras municipais. Esta é, inclusive, uma característica deste segundo período: uma lista com as necessidades das câmaras municipais torna-se cada vez mais constante nos documentos. Paralelamente, os presidentes raramente se responsabilizavam por tais demandas, adotando a estratégia de atribuir a definição das obras a serem realizadas (e financiadas) aos deputados provinciais (PERNAMBUCO, 1845; 1846b; 1847; 1848; 1849; 1850; 1851a).

Uma preocupação com a garantia da ordem pública em todo o território da província é perceptível no enfoque dado às obras de cadeias e igrejas nas reivindicações das câmaras municipais, o que reforça a importância material e simbólica desses edificios no processo de urbanização/formação territorial. No caso dos templos religiosos, o relatório de 1849 é claro ao destacar o estado deplorável das matrizes, consideradas “monumentos” das cidades e vilas, e a sua importância para “[...] firmar os sentimentos religiosos, sem os quaes a moral não he mais do que uma sombra” (PERNAMBUCO, 1849, p. 14).

Destacamos a obra da igreja matriz de São José do Recife, freguesia criada na capital pela lei provincial nº 133, de 06/05/1844, fruto das disputas eleitorais entre baronistas e praieiros. Ressaltamos também as reivindicações das câmaras municipais para os consertos de diversas matrizes: as da vila de Pão do Alho, da freguesia de Santo Amaro de Jaboatão (comarca de Recife) e da freguesia de Agoa Preta (comarca de Rio Formoso), todas situadas na Zona da Mata pernambucana; e as das vilas de Limoeiro e Bonito, ambas situadas no Agreste, às quais se somava a demanda por uma nova edificação para a matriz de Garanhuns (PERNAMBUCO, 1845; 1846b; 1848; 1850; 1851b).

No caso das cadeias, neste segundo período, a situação precária desses edifícios esbarrava no projeto do governo provincial de estabelecer uma nova casa de correção na capital, conforme apontava o presidente da província em 1846:

Diversas Camaras Municipaes pedem a edificação de Cadeias, e outras o concerto das que existem nos respectivos Municipios. Julgo mais conveniente, que, em vez de se consignarem quotas para edificação de novas prisões no interior, onde podem ir servindo as que ha, da mesma maneira que até aqui, se appliquem essas quantias para quanto antes se dar começo á referida casa de correccão [...]. Todavia não deixo de julgar preciso, que se fação aquelles concertos indispensaveis, para que se conservem as prisões existentes (PERNAMBUCO, 1846b, p. 18-19).

Entretanto, foi apenas em 1851 que o presidente José Ildefonso de Souza Ramos informava que, em 08/12/1850, fora assentada a primeira pedra da casa de detenção, cuja expectativa era de que fosse concluída até o final de 1852 (PERNAMBUCO, 1851a). O mesmo presidente propunha que, ao invés de resolver os problemas das cadeias de diversas localidades do interior, “[...] que se designe quatro das cadêas da Provincia, em pontos diversos e convenientes, para serem reparadas, e destinadas a receber os pressos dos municipios mais proximos” (PERNAMBUCO, 1851a, p. 13). Nota-se, mais uma vez, uma racionalidade da administração pública baseada na organização regional do território.

Outras obras destinadas à instalação dos serviços político-administrativos e judiciários foram solicitadas pelas câmaras durante este segundo período, como os pedidos para a construção de casas de sessões e para o tribunal do júri pelas seguintes câmaras: de Bonito e Boa Vista, em 1845, ambas elevadas à categoria de vila no final da década de 1830; do Cabo, em

1846, para a povoação de Nossa Senhora do Ó, a qual disputou a sede da vila de Ipojuca com a freguesia de São Miguel por alguns anos; e de Paudalho, em 1847, que solicitava uma segunda casa (PERNAMBUCO, 1845; 1846b; 1847).

Dentre as obras de comunicação, destacamos as reivindicações das câmaras municipais de: Bonito, que propunha a abertura de uma estrada entre esta vila e a de Rio Formoso, onde se encontraria um bom porto para embarque dos gêneros produzidos na primeira; Boa Vista, que apontava a necessidade de estradas regulares que facilitassem o transporte dos indivíduos e dos gêneros e de expansão dos cursos dos rios de São Francisco e Joazeiro, além da concessão de barcas para a passagem desses rios, o que contribuiria para a comunicação e para aumentar o patrimônio da câmara; Goiana, que solicitava a abertura e a escavação do rio Goiana, pois a sua situação dificultava a exportação do açúcar, e o conserto na ponte Japunim, indispensável para a comunicação da cidade com as povoações de São Lourenço e Tijucopapo e com as praias; de Pão do Alho, que solicitava a construção de duas pontes sobre dois riachos que atrapalhavam o trânsito público durante o inverno; e de Igarassu, que reivindicava uma ponte no lugar Itapirema, a fim de facilitar a comunicação com a Ilha de Itamaracá, e na qual poderia se instalar uma barreira de cobrança (PERNAMBUCO, 1845; 1846b; 1847).

Essas obras estavam dispersas por todo o território e, de uma forma geral, tratava-se de estradas que permitiriam maior comunicação das localidades com o seu entorno e com o restante da província, o que contribuiria para adensar a rede urbana existente naquele momento. Apesar da concentração na Zona da Mata, como já apontado, é notória a diversificação no padrão de localização dos núcleos urbanos, conforme destacado por Melo (1987), haja vista a distribuição de vilas e cidades nas margens de rios, como o Ipojuca, o Pajeú e o São Francisco, nos brejos de altitude e na borda oriental da Borborema.

Havia, por outro lado, demandas mais complexas das câmaras de Olinda, Goiana e da capital que reivindicavam, respectivamente: a conclusão da iluminação da cidade em 1846; o calçamento das ruas e a iluminação da cidade em 1847; e o apoio da assembleia para o calçamento dos pátios do Carmo e de São Pedro em 1850. Nos termos de Moraes (2005), maiores quantidades de trabalho humano e de capital eram incorporadas ao solo nesses lugares, de modo que o processo de valorização do espaço

passava a contar com elementos técnicos modernos capazes de diferenciar aquelas paisagens em relação ao restante da província.

4. Considerações finais

Os relatórios de presidentes da província nos permitem perceber que a busca pela ordem e pela comunicação permeou todo o recorte temporal analisado (1838-1851), apesar de reconhecermos algumas mudanças entre os dois períodos estabelecidos. A atuação da ROP, órgão fortalecido durante o governo do Barão da Boa Vista, enfraqueceu gradativamente após a ascensão do grupo praieiro na província, a ponto de ser reformada e substituída pela Diretoria das Obras Públicas sob o argumento da racionalização dos gastos públicos. Alegava-se que o governo de Rego Barros privilegiava grandes companhias e profissionais estrangeiros, o que gerou reação de parte da elite local e dos pequenos proprietários, que almejavam lucrar com os investimentos públicos no importante segmento econômico das obras públicas.

Abrir estradas era a principal maneira de o Estado qualificar o território com novas materialidades, as quais estabeleciam melhores condições para a fluência de processos econômicos e permitiam maior valorização do espaço (MORAES; COSTA, 1987; MORAES, 2011; 2005). Foi o caso das estradas do Norte, do Sul, de Vitória e de Paudalho, todas situadas na Zona da Mata e direcionadas ao escoamento da produção açucareira.

As dificuldades enfrentadas, como a falta de profissionais qualificados, de mão de obra disponível, de eficiência do sistema de arrematações, de conservação das estradas e de capacidade das câmaras municipais, foram enfrentadas pelo governo da província, com mais ou menos sucesso, inclusive sob as tensões decorrentes da Insurreição Praieira no final da década de 1840. Naquele momento, as obras pouco avançaram e as reivindicações das câmaras municipais por novas edificações e reformas de igrejas e cadeias aumentaram, inclusive no Sertão e no Agreste. No segundo período, as vilas mais interioranas, em geral recém-criadas, também reivindicavam estradas que as comunicassem com o restante da província, assim como as cidades da Zona da Mata solicitavam apoio para calçamento, iluminação, drenagem e outras obras de modernização urbana.

Identificamos duas características da urbanização pernambucana durante a primeira metade do século XIX: a consolidação de uma rede de núcleos urbanos previamente existentes na planície litorânea e ao longo da costa; e, sobre o planalto da Borborema e na depressão sertaneja, a emergência de novas povoações ligadas às fazendas de gado e algodão e a antigos aldeamentos indígenas, os quais passaram a contar com a presença da justiça e da administração pública de forma mais efetiva no período (GONÇALVES, 2023). Essa dinâmica se confirma pela análise da atuação do Estado, visto que as suas ações prioritárias para o processo de urbanização e de formação territorial foram: i) abrir estradas na Zona da Mata por meio da construção direta e da contratação de companhias particulares, o que contribuiu para a valorização simbólica e material desse espaço frente às demandas externas capitalistas por produtos primários (açúcar); ii) e garantir a presença do Estado nas áreas do Sertão e do Agreste, cuja expressão material se dava por meio da manutenção de edifícios como as igrejas e as cadeias, fundamentais para manter a ordem pública e, consequentemente, garantir a comunicação interna da província.

Reforçando tendências já exploradas por Andrade (1976; 2004), a realização de obras públicas pelo governo provincial foi determinante para a urbanização de Pernambuco no final da primeira metade do século XIX. Urbanização aqui entendida como etapa do processo de formação territorial, ou seja, como expressão material do processo de valorização do espaço, nos termos de Moraes (2005). Ao cumprir seu papel monopolizador, o Estado foi responsável por incorporar valor ao espaço por meio do trabalho humano, ou seja, de dotá-lo de novos elementos físicos capazes de modificar a paisagem existente.

Notas

1 Como o *Dicionário Histórico, Geográfico e Descritivo do Império do Brasil* (SAINT-ADOLPHE, 2014[1845]), a *Carta Topográfica e Administrativa das Províncias do Pernambuco, Alagoas e Sergipe* (VILLIERS DE L'ILE-ADAM, 1848) e o *Ensaio sobre a Estatística Civil e Política da Província de Pernambuco* (FIGUEIRA DE MELLO, 1979[1852]).

2 A escolha do período decorre da disponibilidade desses documentos no *Center for Research Libraries (CRL)*, que reúne os relatórios dos presidentes da província de Pernambuco de 1838 a 1889. Os relatórios mantêm uma constância na abordagem das seguintes temáticas: tranquilidade e segurança pública; secretaria de governo; instrução pública; jardim botânico;

administração da justiça; polícia e força pública; culto público; saúde pública e caridade; obras públicas; câmaras municipais; estatística; empregados públicos; indústria; finanças e arrecadação de rendas.

- 3 Francisco do Rego Barros (1802-1870) nasceu no Engenho Trapiche, então freguesia de Cabo de Santo Agostinho, em uma tradicional família produtora de açúcar e atuante na política pernambucana. Foi militar, deputado geral, presidente da província e senador. Foi agraciado com os títulos de 1º Barão da Boa Vista (1841), Barão com Grandeza (1854), Visconde da Boa Vista (1858) e Conde da Boa Vista (1860). Para maiores informações, ver: <https://www25.senado.leg.br/web/senadores/senador/-/perfil/1677>.
- 4 Apesar de o Barão da Boa Vista ter comandado Pernambuco entre 1837 e 1844, não encontramos o relatório da presidência da província referente ao seu primeiro ano de governo, de modo que nossa análise abrange o período de 1838 a 1844, conforme indicado no título desta seção.
- 5 Tributária à Inspeção de Obras Públicas, órgão criado pela Junta do Governo Provisório de Pernambuco em 1822, a ROP foi instalada em novembro de 1833. Sua atuação foi limitada nos primeiros anos, mas ganhou destaque a partir da criação da Assembleia Legislativa Provincial (ALP) de Pernambuco, em 1835, instalada por determinação do Ato Adicional de agosto de 1834. Análises mais aprofundadas sobre a trajetória da ROP podem ser obtidas em Zancheti (1991) e Alves (2025).
- 6 Antes de chegar ao Brasil em 1840, onde ficou até 1846, o engenheiro francês Louis-Léger Vauthier (1815-1901) atuou na *Ecole polytechnique* e na *Ecole des ponts et chaussées* da França. Vauthier contribuiu para difundir ideais socialistas utópicos em Pernambuco e projetou diversas obras, como o Teatro de Santa Isabel, o Mercado de São José e a Ponte Pênsil da Caxangá, todos no Recife. Para mais informações, ver Freyre (1940) e Poncioni (2010).
- 7 O Partido Nacional de Pernambuco foi criado em 1842 como uma dissidência do Partido Liberal. Seus membros utilizavam o jornal *Diário Novo* para manifestar suas posições. Como a redação do jornal localizava-se na Rua da Praia, o grupo e o partido receberam a alcunha de praieiros. Alves (2025) aponta que também havia uma dimensão pejorativa do termo, na medida em que o órgão de imprensa estava situado em uma área da capital onde eram despejados os dejetos da população pelas pessoas escravizadas, de modo que o grupo era associado a um espaço urbano marginalizado e insalubre.
- 8 Utilizamos o termo “guerra civil” conforme consta nos relatórios, embora não haja consenso na bibliografia especializada se a Insurreição Praieira se tratou, de fato, de uma guerra civil. O trabalho de Carvalho (2003) procura avançar nesse debate.
- 9 A Revolução Praieira (ou Liberal) irrompeu em novembro de 1848, em Olinda, e se espalhou pela província por meio de vários conflitos armados. Foi reprimida no início de 1850 e reivindicava a instalação de uma Assembleia Constituinte que deveria “[...] estatuir o voto livre e universal, a plena e absoluta liberdade de imprensa, o trabalho como garantia de vida, o comércio a retalho exclusivamente para brasileiros, a inteira e efetiva independência dos poderes constituídos, a extinção do poder moderador, e do direito de agraciar, o elemento federal na nova organização política do país, completa reforma do poder judiciário, em ordem a assegurar as garantias dos direitos individuais dos cidadãos, a extinção da lei do juro convencional, e do sistema de recrutamento” (PEREIRA DA COSTA, 1966, p. 411).

Referências

ABREU, M. A. **Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)**. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio; Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 2010. 2 v.

ALVES, B. A. B. **Uma instituição em disputa: a trajetória administrativa e política da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco (1835-1857)**. 2025. 252 f. Tese (Doutorado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2025.

ANDRADE, A. B. Estudos em Geografia Histórica e seu vínculo ao patrimônio-territorial. **PatryTer – Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades**, v. 4, n. 7, p. 63-77, mar. 2021. <https://doi.org/10.26512/patryter.v4i7.27062>

ANDRADE, M. C. **O processo de ocupação do espaço pernambucano**. Recife: Instituto de Desenvolvimento de Pernambuco (Condepe), 1976.

_____. **Pernambuco: cinco séculos de colonização**. João Pessoa: Grafset, 2004.

BRASIL. **Lei de 1º de outubro de 1828**. Dá nova forma às Camaras Municipaes, marca suas attribuições, e o processo para a sua eleição, e dos Juizes de Paz. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim-1-10-1828.htm. Acesso em: 04 fev. 2026.

_____. **Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834**. Faz algumas alterações e addições á Constituição Política do Imperio, nos termos da Lei de 12 de Outubro de 1832. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM16.htm. Acesso em: 04 fev. 2026.

_____. **Lei nº 105, de 12 de maio de 1840**. Interpreta alguns artigos da Reforma Constitucional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM105.htm. Acesso em: 04 fev. 2026.

_____. **Lei nº 581, de 04 de setembro de 1850**. Estabelece medidas para a repressão do trafico de africanos neste Imperio. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim581.htm. Acesso em: 05 mar. 2026.

CARVALHO, M. J. M. Os nomes da Revolução: lideranças populares na Insurreição Praieira, Recife, 1848-1849. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 23, n. 45, p. 209-238, jul. 2003. <https://doi.org/10.1590/S0102-01882003000100009>

FIGUEIRA DE MELLO, J. M. **Ensaio sobre a Estatística Civil e Política da Província de Pernambuco**. Recife: Conselho Estadual de Cultural, 1979[1852].

FREYRE, G. **Um engenheiro francês no Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1940.

FRIDMAN, F. Urbanizações brasileiras no século XIX. In: ALMICO, R. C. S.; PEREIRA, W. L. (Org.). **História econômica do Brasil Império**. Niterói: Eduff; São Paulo: Hucitec, 2022. p. 219-259.

_____. A urbanização da Província do Rio de Janeiro. In: _____; FERREIRA, C. H. C. (Org.). **Urbanizações Brasileiras. 1800-1850**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2023. p. 199-220.

GONÇALVES, T. C. A urbanização pernambucana na primeira metade do século XIX: as redes político-administrativa, judiciária e eclesiástica de núcleos urbanos. In: FRIDMAN, F.; FERREIRA, C. H. C. (Org.). **Urbanizações Brasileiras. 1800-1850**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2023. p. 106-126.

_____. Urbanization in Pernambuco in the first half of the 19th century: Political-administrative, judicial and ecclesiastical networks. In: LIMA, J. J. F.; VENTURA NETO, R. S. (Ed.). **ANPUR 40 years: new times, new challenges in a diverse Brazil**. Glasgow: Urban Studies Foundation, 2024. p. 183-218.

IBGE - FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. 2 v.

MELO, M. L. Tipos de localização de cidades em Pernambuco. In: JATOBÁ, L. (Org.). **Estudos nordestinos sobre o crescimento urbano**. Recife: Fundaj, Art. Cópia Ltda., 1987. p. 167-200.

MORAES, A. C. R. **Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI**. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2011.

_____. **Território e História no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005.

_____; COSTA, W. M. **Geografia crítica: a valorização do espaço**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1987.

PEREIRA DA COSTA, F. A. **Anais Pernambucanos: 1834-1850**. v. X. Recife: Arquivo Público Estadual, 1966.

PERNAMBUCO. Lei nº 9, de 12 de junho de 1835. **Colleção de leis, decretos, e resoluções da província de Pernambuco, dos annos de 1835 - e 1836 - tomo I.º**. Recife: Typ. de M. F. de Faria, 1836.

_____. Lei nº 133, de 06 de maio de 1844. **Colleção de leis, decretos e resoluções da província de Pernambuco. Tomo IX. Anno de 1844**. Recife: Typ. de M. F. de Faria, 1844.

_____. Lei nº 158, de 15 de abril de 1846. **Colleção de leis, decretos e resoluções da província de Pernambuco. Tomo XI. Anno de 1846**. Recife: Typ. de M. F. de Faria, 1846.

_____. Lei nº 244, de 16 de junho de 1849. **Colleção de leis, decretos e resoluções da província de Pernambuco. Tomo XIV. Anno de 1849.** Recife: Typ. de M. F. de Faria, 1846.

PERNAMBUCO. Presidência da Província. **Falla Que, na occasião da abertura da Assembléa Provincial de Pernambuco no 1.º de Março de 1838, recitou o Exm, Snr. Francisco do Rego Barros, Presidente da mesma Província.** [S. l.: s. n.], 1838.

_____. **Relatorio que A' Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1839 o exm.º presidente da mesma provincia Francisco do Rego Barros.** Pernambuco: Typographia de Santos & C.^a, 1839.

_____. **Relatorio que a' Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1840 o excellentissimo presidente da mesma provincia Francisco do Rego Barros.** Pernambuco: Typographia de Santos & Companhia, 1840.

_____. **Relatorio que a' Assembléa Legislativa de Pernambuco Apresentou na Sessão Ordinaria de 1841 o excellentissimo presidente da mesma provincia Francisco do Rego Barros.** Pernambuco: Typographia de Santos & Companhia, 1841.

_____. **Relatorio que A' Assembléa Legislativa de Pernambuco Apresentou na Sessão Ordinaria de 1842 O Ex.mo Barão da Boa Vista, presidente da mesma provincia.** Recife: Typographia de Santos & Companhia, 1842.

_____. **Relatorio que A' Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1843 O Excellentissimo Barão da Boa Vista, presidente da mesma provincia.** Recife: Typographia de M. F. de Faria, 1843.

_____. **Relatorio que A' Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1844 O Excellentissimo Barão da Boa-Vista, presidente da mesma provincia.** Recife: Typographia de M. F. de Faria, 1844.

_____. **Relatorio que a' Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1845 O Excellentissimo Thomaz Xavier Garcia 'Almeida, presidente da mesma provincia.** Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria, 1845.

_____. **Falla recitada pelo excelentíssimo senhor Antonio Pinto Chichorro da Gama presidente da provincia Na abertura da Sessão extraordinaria da Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco, aos 9 de março de 1846.** Pernambuco: Typ. Imp. de L. I. R. Roma, 1846a.

_____. **Relatorio que a Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1846, o ex.mo presidente da mesma provincia Antonio Pinto Chichorro da Gama.** Pernambuco: Typ. Imparcial - por S. Caminha, 1846b.

_____. **Relatorio que a Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1847, o ex.mo presidente da mesma provincia Antonio Pinto Chichorro da Gama.** Pernambuco: Typ. Imparcial - por S. Caminha, 1847.

_____. **Relatorio que a Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1848, O Excellentissimo Presidente da mesma Provincia Vicente Pires da Motta.** Pernambuco: Typ. Imparcial - por S. Caminha, 1848.

_____. **Relatório que a Assembleia Legislativa de Pernambuco apresentou, na sessão ordinaria de 1849, O Ex.mo Senhor Manoel Vieira Tosta, Presidente da mesma provincia.** Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria, 1849.

_____. **Relatório que A' Assembleia Legislativa de Pernambuco apresentou, na sessão ordinaria de 1850, o excelentissimo Concelheiro de Estado Honorio Herméto Carneiro Leão, presidente da mesma provincia.** Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria, 1850.

_____. **Relatório que A' Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou, na sessao ordinaria de 1851, o excelentissimo Conselheiro, José Ildefonso de Souza Ramos, presidente da mesma provincia.** Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria, 1851a.

_____. **[Relatório do presidente da província de Pernambuco].** [S. l.: s. n.], 1851b.

PONCIONI, C. O Brasil visto por Louis-Léger Vauthier (Pernambuco, 1840-1846) - Diário e cartas. **Navegações**, Porto Alegre, v. 3, n. 2, p. 121-129, jul./dez. 2010.

SAINT-ADOLPHE, J. C-R. M. **Dicionário Histórico, Geográfico e Descritivo do Império do Brasil.** Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2014[1845].

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4. ed. 8. reimpr. São Paulo: Edusp, 2014.

VASCONCELOS, P. A. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **GeoTextos**, Salvador, v. 5, n. 2, p. 147-157, dez. 2009. <https://doi.org/10.9771/1984-5537geo.v5i2.3791>

VILLIERS DE L'ILE-ADAM, J. **Carta Topográfica e Administrativa das Províncias do Pernambuco, Alagoas e Sergipe**. Rio de Janeiro: Firmin Didot Irmaos, Belin le Prieur e Morizot, 1848. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/44574>. Acesso em: 13 jan. 2023.

ZANCHETI, S. M. Formação e consolidação da Repartição de Obras Públicas de Pernambuco (1836-1844). **Espaço & Debates**, São Paulo, v. XI, n. 34, p. 75-83, 1991.

Recebido em 30/03/2026

Aceito em 25/05/2026