

The background of the cover is a solid blue sky. On the left, a black street lamp with a white glass enclosure is visible. Below it, the yellow and white facade of a historic building is shown in a stylized, blocky manner. On the right, another part of the building is visible, featuring a large yellow circular window and a black cross on the roofline.

As cidades históricas do nordeste brasileiro



BEATRIZ MARIA SOARES PONTES
CLÁUDIO JORGE MOURA DE CASTILHO
[Organizadores]



As cidades históricas do nordeste brasileiro

BEATRIZ MARIA SOARES PONTES

CLÁUDIO JORGE MOURA DE CASTILHO

(organizadores)



RECIFE

2021

Catálogo na fonte:
Bibliotecária Kalina Lígia França da Silva, CRB4-1408

C568 As cidades históricas do Nordeste brasileiro [recurso eletrônico] /
organizadores : Beatriz Maria Soares Pontes, Cláudio Jorge
Moura de Castilho. – Recife : Ed. UFPE, 2021.

Vários autores.
Inclui referências.
ISBN 978-65-5962-023-4 (online)

1. Geografia urbana – Nordeste, Brasil. 2. Cidades e vilas
antigas – Nordeste, Brasil – História. 3. Urbanização – Nordeste,
Brasil – História. 4. Patrimônio histórico – Nordeste, Brasil. 5.
Nordeste, Brasil – Geografia histórica. I. Pontes, Beatriz Maria
Soares (Org.). II. Castilho, Cláudio Jorge Moura de (Org.).

307.76 CDD (23.ed.) UFPE (BC2021-027)



Rua Acadêmico Hélio Ramos, 20, Várzea
Recife, PE | CEP: 50740-530
Fone: (81) 2126.8397 | publicacoes.editora@ufpe.br
www.ufpe.br/edufpe

SUMÁRIO

8 APRESENTAÇÃO

CAPÍTULO I - QUESTÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS REFERENTES À GEOGRAFIA URBANA HISTÓRICA

12 GEOGRAFIA URBANA HISTÓRICA - Pedro de Almeida Vasconcelos

12 Introdução

19 Proposta Metodológica

21 Conclusões

21 Referências

CAPÍTULO II – CIDADES CAPITAIS DO PERÍODO COLONIAL

24 SALVADOR (BAHIA) - Luíz Antônio Cardoso

24 Introdução

26 A Evolução Histórica do Espaço Urbano de Salvador

30 Aspectos Culturais de Salvador

32 Referências

33 SÃO LUIZ DO MARANHÃO (MARANHÃO) – Cristóvão Fernandes Duarte

33 A Evolução Histórica do Espaço Urbano de São Luís do Maranhão

37 Aspectos Culturais de São Luís do Maranhão

39 Referências

40 RECIFE (PERNAMBUCO): BREVE HISTÓRIA DE UMA CIDADE - Cláudio Jorge Moura de Castilho e Armando Peres Quintas Neto

40 Introdução

41 Pressupostos Teórico-Metodológicos

46 Fatores e Periodização da Formação Urbana em Recife

51 Estrutura Urbana no Brasil Colônia (Séculos XVI / XVII / XVIII)

60 Estrutura Urbana no Brasil Império (Século XIX)

66	Estrutura Urbana no Brasil República (Século XX)
71	Estrutura Urbana desde os meados do Século XX
75	Rugosidades da Estrutura Urbana Historicamente Herdadas: Tentativas de Superação
84	Referências
86	AS PRAIAS PEDEM PASSAGEM: PRELÚDIO DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO PRAIANO DO RECIFE (1840-1950) - Otávio Augusto Alves dos Santos.
86	Notas Introdutórias sobre uma Definição Terminológica
89	Uma Geografia Histórica das Praias?
95	As Praias Pedem Passagem: A Incorporação dos Banhos Salgados de Mar no Recife
102	A Constituição de um “Novo Horizonte” para a Cidade
108	Considerações Finais
110	Referências

CAPÍTULO III – AS CIDADES COM FUNÇÕES AGRÍCOLAS PARA EXPORTAÇÃO

114	OLINDA (PERNAMBUCO) - José Luiz Mota Menezes
114	A Evolução Histórica do Espaço Urbano da Cidade de Olinda
122	Aspectos Culturais de Olinda
123	Referências
124	CACHOEIRA E SÃO FÉLIX (BAHIA) – Luís Antônio Cardoso
124	CACHOEIRA (BAHIA)
124	A Evolução Histórica do Espaço Urbano de Cachoeira
131	São Félix (Bahia)
131	A Evolução Histórica do Espaço Urbano de São Félix
134	Aspectos Culturais de Cachoeira e São Félix (Bahia)
135	Referências

137 **MARECHAL DEODORO (ALAGOAS) – Josemary Omena Passos Ferrare**

137 A Evolução Histórica do Espaço Urbano de Marechal Deodoro

142 Aspectos Culturais de Marechal Deodoro

143 Referências

CAPÍTULO IV – AS CIDADES DE CONQUISTA E POVOAMENTO

145 **PORTO SEGURO (BAHIA) – Leila Bianchi Aguiar**

145 A Evolução Histórica do Espaço Urbano de Porto Seguro

153 Aspectos Culturais de Porto Seguro

154 Referências

155 **JOÃO PESSOA (PARAÍBA) – Berthilde Moura Filha**

155 A Evolução Histórica do Espaço Urbano de João Pessoa

162 Aspectos Culturais de João Pessoa

162 Referências

164 **SÃO CRISTÓVÃO (SERGIPE) – Andrea Romão**

164 A Evolução Histórica do Espaço Urbano de São Cristóvão

170 Aspectos Culturais de São Cristóvão

171 Referências

172 **ICÓ (CEARÁ) – Romeu Duarte Júnior**

172 A Evolução Histórica do Espaço Urbano de Icó

180 Aspectos Culturais de Icó

181 Referências

CAPÍTULO V – AS CIDADES HISTÓRICO-RELIGIOSAS DO NORDESTE

183 Introdução Geral

187 **BOM JESUS DA LAPA (BAHIA) – Beatriz Maria Soares Pontes**

187	A Gênese da Fundação do Santuário e da Cidade de Bom Jesus da Lapa
200	Características Atuais de Bom Jesus da Lapa
201	O Setor de Hospedagens
201	Comunidades Quilombolas
202	Atividades Comerciais
202	Pontos Turísticos
203	Transportes
204	Estrutura Urbana
205	Saneamento Básico
206	Aspectos do Setor Saúde
206	Áreas Rurais
208	Outros Serviços
208	Considerações Finais
210	Referências
213	JUAZEIRO DO NORTE (CEARÁ) – Beatriz Maria Soares Pontes
213	A Evolução Histórica do Espaço Urbano de Juazeiro do Norte
218	QUESTÕES RECENTES QUE ENVOLVEM A CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE
218	Problemas Socioambientais e de Saneamento Básico
219	Infraestrutura Urbana
220	Economia Urbana e Rural e Questões Fundiárias
222	Turismo de Juazeiro do Norte
223	Expansão Urbana de Juazeiro do Norte
224	Malha Viária: Rodovias de Juazeiro do Norte
226	Transportes de Juazeiro do Norte
229	Segurança de Juazeiro do Norte
230	Comunicações e Cultura de Juazeiro do Norte
236	Considerações Finais
237	Referências
242	AUTORES DESTE LIVRO

APRESENTAÇÃO

O livro que ora se apresenta, intitulado *As Cidades Históricas do Nordeste Brasileiro*, contempla, no primeiro capítulo, a questão teórico-metodológica que se refere à Geografia Urbana Histórica, com particular ênfase à questão da periodização. O autor tece várias considerações, em torno do processo de periodização, lembrando, principalmente, a construção do espaço urbano, visto sob a ótica de agentes externos e internos, observando as atividades econômicas, sociais, políticas e culturais. Todavia, é forçoso que se ressalte que, do ponto de vista teórico-metodológico, a Geografia Urbana Histórica ainda terá um longo caminho a percorrer, no decurso da sua trajetória e desenvolvimento, porquanto os lugares e as regiões são muito heterogêneos no que concerne às suas respectivas histórias.

O segundo capítulo discorre sobre *Cidades Capitais do Período Colonial*. O terceiro capítulo versa sobre *As Cidades com Funções Agrícolas para Exportação*. O quarto capítulo discute sobre *As Cidades de Conquista e Povoamento* e, finalmente, o quinto capítulo reflete sobre *As Cidades Histórico-Religiosas do Nordeste Brasileiro*, com ênfase às cidades de Bom Jesus da Lapa e Juazeiro do Norte.

A quase totalidade do segundo, terceiro e quarto capítulos são levados a termo por especialistas formados em arquitetura. Por tal razão, a abordagem da formação histórica do espaço urbano é significativamente privilegiada, além dos aspectos culturais das referidas cidades. Observa-se que os arquitetos dão particular ênfase ao patrimônio histórico cultural ao refletirem sobre os espaços urbanos brasileiros, sobretudo, aqueles

referentes ao período colonial. Entretanto, convém ressaltar que, no segundo capítulo, o estudo feito sobre a cidade do Recife, foi realizado por dois geógrafos. Sem dúvida, eles deram particular ênfase à periodização da evolução do espaço urbano da referida cidade. Todavia, ao se observar os conteúdos de cada uma das periodizações, constata-se uma preocupação mais enfática quanto à construção do espaço urbano, nas diferentes etapas da sua história, pontuando sobre transformações ocorrentes em tais espaços, ao longo da história. Já se trata, portanto, de um pensamento que sob a ótica teórico-metodológica é, um tanto quanto, diversa daquela adotada pelos arquitetos.

Finalmente, o quinto capítulo contempla as cidades histórico-religiosas, sem dúvida, observando os períodos da história das aludidas cidades. Entretanto, constata-se que o tempo histórico está mais ligado ao processo religioso, que no decurso de um tempo longo, foi, paulatinamente, construindo os lugares sagrados, no âmbito do espaço urbano das referidas cidades, conotados, por períodos históricos bem mais lentos. O que se pretende assinalar, resulta do seguinte fato: até enquanto tais cidades foram palcos de peregrinações, romarias, festas e atos religiosos, o tempo, em que eles se desenvolveram mostra-se mais lento. Por outro lado, ao se avizinhar os finais do século XIX, ingressando-se no século XX e primórdios do século XXI, torna-se visível que o tempo histórico evidencia maior celeridade, em face dos processos de modernização, envolvendo a infraestrutura urbana, outras funções urbanas, além da religiosa, como o comércio, os serviços, outras atividades econômicas que têm o condão de dinamizar tais cidades, já nos tempos atuais, constatando-se, então, que os tempos nesta última fase histórica, torna-se muito mais acelerado e dinâmico, com o visível propósito de dar aos peregrinos, as romarias e as celebrações religiosas, um suporte maior, no âmbito da cidade, representado pela agilização dos transportes e comunicações, sobretudo, os terrestres e os aéreos, com o advento de aeroportos, rodovias, hotéis, pousadas, restaurantes e bares que

deem plena assistência e conforto às populações móveis, que por razões de ordem religiosa, cada vez mais, são numerosas, exigindo que a cidade se aparelhe, convenientemente, para responder às necessidades da referida população flutuante, pelas razões já assinaladas.

Beatriz Maria Soares Pontes e Cláudio Jorge Moura de Castilho
(Orgs.)

Recife/Natal, 2020

CAPÍTULO I

Questões teórico-metodológicas referentes
à geografia urbana histórica

CAPÍTULO I – QUESTÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS REFERENTES À GEOGRAFIA URBANA HISTÓRICA

GEOGRAFIA URBANA HISTÓRICA

Pedro de Almeida Vasconcelos
UFBA

INTRODUÇÃO

Uma das maiores dificuldades no exame das transformações espaciais das cidades, numa opção pela longa duração, é a relação entre os longos períodos, nos quais predominam as questões do cotidiano e, os momentos ou períodos que saem da rotina e, nos quais ocorrem eventos mais significativos, que ocasionam modificações na sociedade urbana, assim como nas funções, nas estruturas e nas formas espaciais.

Esses períodos, embora possam ser de curta duração, propõem-se que sejam chamados de *períodos densos*, porque representam momentos de grande intensidade, de importantes transformações que extrapolam o cotidiano, mas, que não seriam, ainda, momentos de ruptura, que colocam a sociedade urbana diante de uma nova realidade ou de uma nova ordem.

Alguns desses *períodos densos*, fornecem elementos factuais de grande riqueza, a partir de documentação da época, que registram as ocorrências extraordinárias. Como exemplo, pode-se pensar nas invasões estrangeiras ou em períodos de guerras limitadas (em que se encontra relatos de ambos os lados, com imagens e cartografias da época, ou de rebeliões importantes, com processos judiciais, documentação na imprensa, em casos mais recentes).

Para a Geografia Urbana Histórica, a cartografia de cada época tem uma importância fundamental – apesar das imprecisões, das

impossibilidades mensuração correta, das diferenças de escala, etc. -, porque os próprios mapas são marcos definitivos de etapas das transformações espaciais da cidade, dando uma informação precisa (em diferentes graus) do que já existia, do que estava consolidado e, do que tinha importância em ser registrado e mapeado (desde a superfície documentada, até o que é representado ou colocado em destaque: igrejas, fortificações, logradouros, etc.).

O mesmo se dá com os frontispícios ou perfis das cidades, nos quais podem ser observados, inclusive, as transformações da arquitetura e da paisagem urbana.

Outro grande problema, devido à inexistência ou a perda de documentos históricos, é a ocorrência de *hiatos temporais*, ou seja, o de não se encontrar mapas (ou outros registros, como as perspectivas), que correspondam a uma certa continuidade temporal, deixando assim, longos intervalos sem informações espaciais, mesmo de *períodos densos*, ou até, de momentos de rupturas.

Uma questão adicional é a falta de dados estatísticos em intervalos regulares, como o dos censos (eclesiásticos ou governamentais), que são, normalmente precários, raramente disponíveis para o conjunto das subdivisões das cidades e, também, não ocorrem, necessariamente, em *períodos densos*.

Como exemplo específico, no caso de Salvador, com a invasão holandesa (1624-1625) e, com o ataque comandado por Nassau (1638), no que poder-se-ia chamar de um *período denso* da história da cidade. Dispõem-se de uma abundância relativa de informações escritas, relatos de cada parte nos conflitos, ilustrações e representações cartográficas de cada lado. Em seguida, vai-se ter quase um século (até 1714), sem registros cartográficos da época, embora se possa contar com descrições de viajantes e contemporâneos, de documentação histórica dos registros cotidianos (Atas das Câmaras, Cartas do Senado, Ordens Reais, Posturas Municipais,

etc.), que dão infinitos fragmentos das ocorrências cotidianas, mas, que não configuram um quadro geral articulado, nem contam com a confiabilidade de um registro cartográfico da época.

Pode-se adicionar, ainda, as mudanças tecnológicas, que aparecem em determinados momentos e, que podem transformar o conjunto do funcionamento da sociedade e da cidade, como por exemplo, o início da navegação regular a vapor, ou o começo da organização de transportes regulares urbanos e, que não estão, necessariamente, atrelados aos cortes dos períodos examinados.

Um segundo exemplo pode ser dado como o ano de 1850, momento de ruptura e, início de um *período denso* da história de Salvador. Este período está inserido no longo contexto escravista de três séculos e meio e, em meados do Império (1822-1889), já com o regime estabilizado. Externamente, o Governo da Inglaterra, líder político e tecnológico mundial, ampliou sua pressão contra o tráfico de escravos. Internamente, os principais agentes tomaram posições diferenciadas. O Estado Imperial tomou medidas sérias contra o tráfico, com o Decreto de 1850 e, a utilização da Marinha, ao tempo que elaborou normas em outros campos (Lei das Terras, Código Comercial), no mesmo ano e, favoreceu a modernização das Províncias (início da Ferrovia na Bahia, em 1853).

Os grandes comerciantes e traficantes de escravos baianos, diante da impossibilidade de continuar o tráfico, tinham as seguintes opções: (1) comprar terras agrícolas, segundo a nova lei; (2) investir na modernização da produção agrícola (144 engenhos à vapor, na Bahia, em 1855); (3) comprar terras ou imóveis urbanos; (4) investir em infraestrutura urbana (primeiras linhas de diligências em Salvador, em 1851; primeiro sistema de distribuição de água (chafarizes), em 1852); (5) investir no transporte marítimo (a Companhia Santa Cruz, do traficante de escravos Pedroso de Albuquerque é fundada em 1852); (6) investir em bancos e seguradoras (o Banco da Bahia, fundado em 1858, teve entre seus quatro fundadores, o

traficante de escravos J. Pereira Marinho); (7) investir em fábricas (têxteis ou outras); (8) ajudar obras assistenciais (o referido Pereira Marinho tem seu busto defronte do Asilo S. Isabel, da Ordem Terceira de S. Francisco).

Quanto aos senhores de engenho, em plena crise (em 1850, a Bahia deixa de ser o primeiro produtor brasileiro de açúcar), sofrem a concorrência da beterraba europeia, as consequências da epidemia de febre amarela (1849-1850) e, veem os preços dos escravos aumentarem com o fim do tráfico e, têm poucas alternativas, além da venda de escravos para o Sul do Brasil (em 1853, 1.622 escravos vendidos), no momento em que o café passou a ser o principal produto brasileiro. Esse ano decisivo, iniciou, assim, um *período denso* do ponto de vista de transformações espaciais de Salvador: por um lado, o encarecimento dos escravos limitou o seu uso e abuso como transporte de pessoas e mercadorias, por outro lado, africanos livres passaram a ser utilizados em obras públicas. Além disso, o início do transporte coletivo vai, gradativamente, se impondo e, permitindo a extensão da cidade e as separações de classes sociais, sobretudo, ao se consolidar com a implantação dos bondes sobre trilhos, puxados por animais, em 1866.

Pode-se, ainda, acrescentar, outras questões como o aparecimento de novas ideias e ideologias, que puderam modificar as maneiras de pensar e transformar os valores da sociedade urbana em exame, como, por exemplo, as ideias da Contrarreforma ou as da Revolução Francesa, assim como as influências do estilo artístico de cada período (Renascentista, Barroco, Clássico, etc.).

Diante dessas dificuldades, como tentar avançar nessa situação, considerando as necessidades específicas da análise geográfica que, em princípio, não deve repetir os mesmos passos da história urbana?

Revisando-se a literatura pertinente, observou-se que um dos autores que trataram dessas questões foi o historiador Fernand Braudel, mas, com outra perspectiva e, tratando de realidades numa escala continental. No

seu livro, *La Méditerranée, et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*, de 1949, ele trabalha a questão em três níveis: primeiro, o que chama de “tempos geográficos”, analisa a história quase imóvel da relação do homem com o meio. Em seguida, passa para os “tempos sociais”, com a análise da história ritmada, lentamente, examinando as economias, os estados, as sociedades e as civilizações. O terceiro nível é o dos “tempos individuais”, quando examina a história dos acontecimentos, na dimensão do indivíduo.

Em seu famoso artigo de 1958, *“Histoire et Sciences Sociales. La longue durée”*, Braudel avança, tratando da dialética da duração entre o instante e o tempo lento. Precisa, então, sua trilogia: (1) tempos curtos (do indivíduo, do cotidiano), quando os eventos apresentam caráter jornalístico; (2) conjunturas, tempos menos curtos, quando destaca as conjunturas econômicas e sociais e (3) a longa duração, com tempos muito longos e, destaca os obstáculos geográficos, algumas realidades biológicas, certos limites de produtividade e obstáculos espirituais.

Outro historiador, o polonês Krzysztof Pomian, redigiu os verbetes “Ciclo” e “Periodização” na Enciclopédia Einaudi, publicada em português em 1993, mas, não avança mais do que Braudel (que é citado, nas questões que interessam sobre as diferentes temporalidades urbanas).

O geógrafo Milton Santos, em seus estudos teóricos, já em 1978, levantava a necessidade de uma periodização, considerando o espaço como acumulação desigual dos tempos. Em 1985, Santos insistiu sobre a necessidade de uma periodização, numa escala mundial, ligada às modernizações: (1) período do comércio em grande escala (fins do século XV, até 1620); (2) período manufatureiro (1620-1750); (3) período da Revolução Industrial (1750-1870); (4) período industrial (1870-1945) e (5) período tecnológico (pós 1945). Em estudo de 1988, o autor insere as noções de regime e de ruptura. Na sua publicação mais recente (1996), Milton Santos trabalha o tempo e o espaço geográfico, sempre em conjunto com as técnicas e, introduz a necessidade da elaboração de outras

periodizações a escalas menores, não se restringindo, apenas, à escala do mundo, lembrando ainda, que as periodizações dão um tempo externo e um tempo interno a cada subespaço (p. 42-43).

Na Geografia Urbana Histórica, várias abordagens foram tentadas no exame da cidade, na longa duração.

Já em 1922, Raul Blanchard no seu artigo “*Une Méthode de Géographie Urbaine*”, quando tratou do capítulo da evolução urbana nas monografias, escreveu que os eventos poderiam ser agrupados, segundo sua natureza, ou serem seguidos em ordem cronológica, o que considerava preferível.

O autor deu um dos raros livros sobre o assunto, o geógrafo britânico Harold Carter, em seu “*An Introduction to Urban Historical Geography* (1987 e 1983), não trata da questão de periodização. No seu artigo de 1968, ele propõe fases de crescimento das cidades do País de Gales (“Medieval”, “De Transição”, “Georgiano”, “Industrial”, “Moderno” e “Contemporâneo”), mas, numa perspectiva regional.

Por outro lado, outros geógrafos que trabalharam sobre a evolução histórica das cidades, tiveram que fazer escolhas específicas, diante das realidades examinadas: o geógrafo português Orlando Ribeiro, escreveu vários textos sobre a evolução de cidades. Destaca-se um de 1994 e 1955, sobre Lisboa, no qual o autor considera a longa duração, mais a partir da fundação da cidade, até o século XVI. Vai desde a “fixação da cidade”, continua pela “Cidade Muçulmana”, pela “Lisboa Manuelina” e, pela “situação no século XVI”. Entre os “saltos históricos”, comenta as partes da cidade.

O geógrafo francês Guy Burgel, na sua tese sobre Atenas (1981 e 1974), procurou romper com a cronologia, começando a examinar a capitalização urbana num período mais recente (1950-1970), seguindo pelas etapas de crescimento da cidade, após a fundação da capital do novo estado grego (1834-1970), concluindo pelos mecanismos de crescimento

da cidade, examinando o estado, o capital e os homens, sem preocupação temporal.

A geógrafa francesa Anne-Marie Seronde-Babonaux, quando escreveu sua tese sobre Roma (1980 e 1975), seguiu a cronologia, a partir do papel da cidade como capital do novo estado italiano, dando destaque, posteriormente, a determinados períodos. Iniciou com a Roma de 1870 (a capital da Itália); continuou pelo período de 1870 a 1922, denominando “Da Unidade ao Facismo”; seguiu pelo período de 1922 a 1945, com a “Roma Mussoliniana”; fez um interregno para comentar a evolução da população, durante o período de 1871 até 1945 e, concluiu, com o período de 1945 a 1978, o do “crescimento acelerado” da cidade.

A tese do geógrafo britânico Colin Clarcke, publicada, também, em 1975, sobre Kingston, Jamaica, cobre desde o período colonial, até a independência (1692 a 1962). O autor destaca seu interesse pela estrutura social e pela mudança social da cidade. Começa pelo período escravista (1692-1820); continua pelo período entre 1820 e 1938. Detalha o ano de 1943, devido à existência de censo; continua pelo período de 1944 e 1960 e, conclui, com o detalhamento do ano de 1960 que, também, contou com um censo.

O geógrafo brasileiro Mauricio Abreu, quando estudou a evolução urbana do Rio de Janeiro (1987), iniciou sua análise pela passagem da “cidade colonial à cidade capitalista”, já no século XIX. Seguiu pelo exame do Rio de Janeiro, do início do século XX, até a década de 1940, quando tratou do “urbano ao metropolitano” e, examinou as transformações mais recentes, trabalhando nas escalas local e metropolitana.

O geógrafo Bernard Marchand, em 1993, estudou a história de Paris, nos séculos XIX e XX. Iniciou pelo período de 1815 a 1850, época do crescimento rápido da cidade; seguiu pelo período, 1850 a 1890, tratando da “Cidade Modernizada”, com as obras de Haussmann; depois pelo período 1890-1930, denominado “Cidade Luz”, quando a cidade passa Viena,

durante a Belle Époque. Em seguida, examinou o período de 1929 a 1952, quando a cidade sofreu os resultados da I Guerra Mundial, da Depressão e da II Guerra. Concluiu com o período de 1953 a 1974, com “Um Novo Haussmanismo?”. Neste caso, fica a dúvida se não se trata de um estudo histórico realizado por um geógrafo.

Mais recentemente, o geógrafo Marcel Roncayolo publicou sua tese sobre Marselha (1996), na qual utiliza cronologias paralelas, sempre a partir do século XIX, considerando que a estrutura da cidade se formou nesse século: uma primeira, para o exame do crescimento demográfico, quando destaca dois “tempos fortes” de crescimento da cidade (1841-1866 e 1954-1968); uma segunda, sobre as estruturas econômicas e sociais (“Cidade Industrial”), no século XIX; uma terceira, que destaca as modalidades da construção e do urbanismo, com dois “tempos fortes” (1832-1886) e, depois dos anos 1950-1975. Quando examina o “Mosaico Urbano” e, no Tomo 2, o “Modelo Liberal”, o autor recua no tempo e parte de 1666, data da primeira ampliação da cidade. Destaca-se a proximidade entre os conceitos “períodos densos”, usados no início do texto, com os “tempos fortes” propostos por Roncayolo.

Apesar das importantes contribuições, apenas um autor, entre os estudos de casos citados, trata de uma longa duração plurissecular, Clarke, no seu estudo de Kingston e, sua resolução foi definida pela existência de censos em períodos mais recentes, que permitiram a realização de cortes sincrônicos.

PROPOSTA METODOLÓGICA

No caso das cidades brasileiras, que apresentam uma longa história, as dificuldades da Geografia Urbana Histórica, permanecem na tentativa de escapar da simples diacronia.

Metodologicamente, um dos caminhos poderia ser o de articular a pesquisa na Geografia Histórica Urbana, mas, nas bases seguintes:

- 1) Estabelecer uma periodização das longas durações, examinando as continuidades e as grandes rupturas, de acordo com os eventos históricos de maior importância para a cidade em exame;
- 2) Examinar o contexto de cada período em análise, buscando retirar das fontes primárias e secundárias disponíveis, o que ocorreu de mais importante para a cidade e que aspectos nas diferentes escalas (internacional, nacional, regional, local), podem ter causado impacto direto ou indireto na cidade. Devem ser considerados os ciclos econômicos (como os de Kondratiev) e, examinadas as questões relevantes de ordem ideológica, política, econômica, social, cultural, espacial, etc.;
- 3) Examinar os agentes mais importantes, externos e locais, que contribuíram para modelar a cidade, como o Estado, a Igreja, os Agentes Econômicos, os diferentes extratos da população, com papéis e pesos diferenciados, segundo o período em exame;
- 4) Finalmente e, mais importante para nós, examinar o desenvolvimento espacial da cidade em cada período, tomando como referência principal, a cartografia original e a iconografia existente, mas, complementada pelas informações escritas, inclusive, as estatísticas e, de preferência, de fontes primárias. A partir de um certo nível de crescimento da cidade, as partes da mesma poderão ser examinadas individualmente, segundo os vetores principais de expansão.

Mas, há opção pelas transformações espaciais, privilegiando as mudanças das partes e dos eixos da cidade, se por um lado dá um caráter mais geográfico do que histórico ao estudo e, permite, descobrir relações espaciais que estavam ocultas, por outro lado criam uma dificuldade suplementar: como adicionar informações pontuais no tempo, como, por exemplo, os relatos dos viajantes ou dos cronistas que escreveram, durante o período, por uma ordem que não seja a cronológica, sobretudo, considerando que a maior parte das descrições refere-se em sua grande maioria às áreas centrais da cidade.

CONCLUSÕES

Estas são questões que trazemos para o debate que, ainda, não estão, plenamente, resolvidas, mas, que correspondem a uma necessidade que a própria pesquisa requer, seja levando à elaboração de novos conceitos, seja tentando propor novos caminhos metodológicos para o estudo da cidade no passado, que não conta, ainda, com grande acervo teórico, se comparado com a quantidade de estudos empíricos, em sua maioria de grande qualidade.

REFERÊNCIAS

- ABREU, M. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Iplanrio / Zahar, 1987.
- BLANCHARD, R. Une Méthode de Géographie Urbaine. **La Vie Urbaine**, n. 16, p. 301-319, 1922.
- BRAUDEL, F. **O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico**. (Vol. 1). Lisboa: Martins Fontes, 1983 [1949].
- _____. Histoire et Sciences Sociales. La longue durée. In : Carbonnel, C.-O. & Walch, J. (Dirs.). **Les Sciences Historiques de l'Antiquité à nos Jours**. Paris: Larousse, 1994 [1958]. p. 256-268.
- BURGEL, G. **Croissance Urbaine et Développement Capitaliste. Le "Miracle" Athénien**. Paris: Eds. du CNRS, 1981 [1974].
- CARTER, H. Phases of Town Growth in Wales. In: Dyos, H. J. (Ed.). **The Study of Urban History**. London: Edward Arnold, 1968. p. 231-252.
- _____. **An Introduction to Urban Historical Geography**. London: Edward Arnold, 1987 [1983].
- CLARKE, C. G. **Kingston, Jamaica. Urban Development and Social Change 1692-1962**. Berkeley: Univ. of California Press, 1975.
- MARCHAND, B. **Paris, Histoire d'une Ville (XIX-XX Siècle)**. Paris: Seuil, 1993.
- POMIAN, K. Ciclo. In: **Enciclopédia Einaudi**, vol. 29. Lisboa: Imp. Nacional, 1993. p.103-163.

_____. Periodização. In: **Enciclopédia Einaudi**, vol. 29. Lisboa: Imp. Nacional, 1993. p.164-213.

RIBEIRO, O. Lisboa, Génese de uma Capital. In: **Opúsculos Geográficos**. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1994 [1955], p. 71-102.

RONCAYOLO, M. **Les Grammaires d'une Ville**. Paris: Eds. E.H.E.S.S., 1996.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, 1980 [1978] (2a. ed.).

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. S. Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **A Natureza do Espaço**. S. Paulo: Hucitec, 1996.

SERONDE-BARBONAUX, A-M. **De l'Urbs à la Ville: Rome, Croissance d'une Capitale**. Paris: Edisud, 1980 [1975].

VASCONCELOS, P. A. Questões Metodológicas na Geografia Urbana Histórica. In: **GeoTextos**, vol. 5, nº 2, dez. 2009. p. 147-157.

VASCONCELOS, P. A.; SILVA, S. B. M. (Orgs.). **Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira**, 1999, p. 191-201.

CAPÍTULO II

Cidades capitais do período colonial

CAPÍTULO II - CIDADES CAPITAIS DO PERÍODO COLONIAL

SALVADOR (BAHIA)

Luíz Antônio Cardoso

INTRODUÇÃO

Ao desembarcar na Bahia com a incumbência de fundar a capital da colônia em local estratégico, conforme indicado no Regimento Real de D. João III, Tomé de Souza, o primeiro governador-geral do Brasil, encontrou na entrada da Baía de Todos os Santos, uma pequena povoação estagnada denominada Vila Velha ou Vila do Pereira, resultado da falência da colonização de Francisco Pereira Coutinho, donatário da capitania.

Contudo, para a instalação de um bom porto e a construção de uma cidade fortificada, que veio a ser a atual Salvador, Tomé de Souza e Luiz Dias, seu Mestre Construtor, optaram por um local com características mais favoráveis, numa área mais para o interior da baía, onde a tranquilidade das águas e a existência de amplo platô, mais ou menos 65 metros acima do nível do mar, atenderiam de modo eficaz às recomendações previstas no Regimento.

A área conhecida como Centro Histórico de Salvador corresponde, basicamente, ao trecho mais densamente urbanizado da cidade, até o final do século XIX. Fundada em 1549, a povoação que já nasceu com o status de cidade, começou sua história com uma população expressiva para a época, composta pelos integrantes da expedição de Tomé de Souza – cerca de 1.000 homens, entre eles, trabalhadores de diversos ofícios, militares, religiosos e colonos – e, alguns dos antigos habitantes da Vila Velha.

O Mestre Luiz Dias – possivelmente, com base em um projeto elaborado por Miguel de Arruda, arquiteto-mor das obras reais, supervisor e autor das obras da Coroa e, provável responsável pela nomeação de Dias – estruturou a cidade em dois níveis, de acordo com um modelo comum à tradição urbanística portuguesa: a “cidade baixa”, com funções comerciais e portuárias e, a “cidade alta”, de maior dimensão, concentrando de maneira mais intensa as funções administrativas, religiosas e residenciais.

Esta última, se desenvolvia a partir de uma praça quadrada, de razoável dimensão, limitada ao Norte pela Casa da Relação, ao Sul, pelo Palácio do Governador, a Leste, pela Casa de Câmara e Cadeia e, a Oeste, pela abrupta encosta do platô, em cuja parte baixa, encontrava-se o porto. As poucas ruas existentes nos arredores da praça, obedeciam a um traçado regular, levando-se em consideração as limitações geográficas do sítio. Excetuando-se o lado da encosta e do mar, a Oeste, todo o recinto da cidade era cercado por muros, acessível por terra, somente, através de duas portas fortificadas, uma ao Norte e, outra, ao Sul, nas quais a circulação era controlada. Assim, buscava-se assegurar a defesa da povoação de possíveis invasões dos nativos ou dos estrangeiros. Apesar disso, poucos anos após a criação de Salvador - possivelmente, buscando dar mais eficiência à catequização dos índios -, carmelitas e beneditinos acabaram se implantando fora dos limites murados.

Ainda no século XVI, os colonizadores expandiram o cultivo da cana de açúcar, praticamente, por toda a zona úmida litorânea que margeia os rios do Recôncavo Baiano. Além disso, diversas atividades produtivas, paulatinamente, foram implementadas em outras áreas, também, sob a influência de Salvador. Toda a produção de açúcar e tabaco do Recôncavo e, de couro, algodão, ouro e diamantes, vindos do interior baiano, passou então, a ser exportada pelo porto de Salvador, que se consolidaria como o mais importante da colônia. Sua localização estratégica possibilitava grandes oportunidades de comércio com a costa africana, o Oriente

e a Europa, fazendo da cidade, importante polo de redistribuição de mercadorias. Por muitos anos, além de ser o maior mercado de escravos africanos do país, Salvador foi o mais importante entreposto brasileiro de produtos manufaturados e de gêneros alimentícios importados de Portugal.

Esse crescimento econômico, também, transpareceu na evolução da estrutura físico-urbana da cidade. Inicialmente contida em um trapézio amuralhado, já nos anos subsequentes à sua fundação, a área urbanizada ultrapassou tais limites, ocupando novas áreas e configurando, ainda, no final do século XVI, uma malha urbana quase três vezes maior que a precedente. As novas áreas, também, foram muradas, ficando os acessos à cidade restritos a duas portas fortificadas: Portas do Carmo – ao Norte, onde, atualmente, se encontra o Largo do Pelourinho – e, Portas de São Bento – ao Sul, no local da atual Praça Castro Alves.

Quase um século depois, Salvador superaria Goua Dourada, cidade portuguesa situada na Costa Ocidental da Índia, tornando-se a segunda do Império Português e, perdendo em população e importância, apenas, para Lisboa. A partir do século XVII, o capital gerado pela economia açucareira passou, efetivamente, a ser empregado em Salvador. Importantes edifícios públicos e religiosos, antes precariamente erguidos em taipa, foram, então, reconstruídos e ampliados em pedra e cal.

Nesse mesmo século teve início a construção de outras igrejas e das mais monumentais moradias solarengas, legadas pela Colônia. O crescimento econômico e a importância estratégica contribuíram para despertar o interesse dos holandeses, que, depois de várias tentativas, conseguiram conquistar a cidade em 1624, apesar de terem sido expulsos no ano seguinte.

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE SALVADOR

A população de Salvador em 1728 era de, aproximadamente, 28.000 habitantes, distribuídos em 6.000 moradias e, seu antigo recinto murado

estruturava-se em seis bairros: Nossa Senhora da Ajuda, São Francisco, Terreiro, Portas de São Bento, Portas do Carmo e Bairro da Praça. Fora dos muros, havia os bairros de São Bento e do Carmo, que se desenvolveram em torno dos conventos, ali implantados pelos beneditinos e pelos carmelitas, respectivamente, sem obedecer à regularidade urbana, ainda, presente na zona murada.

As datas de derrubada dos muros da cidade são imprecisas, mas, as fortificações que protegem seus acessos principais perduraram até o final do século XVIII, quando foi demolido o “Castelo” das Portas do Carmo (1780) que, àquela altura, conforme documentos da antiga Câmara de Vereadores, atrapalhava a circulação de pessoas e veículos entre os “populosos” bairros do Terreiro e do Carmo. O mesmo aconteceu em 1796, com o “Castelo” das Portas de São Bento que, possivelmente, também embaraçaria a comunicação com os bairros ao sul da zona central da cidade.

Em 1763, com a descoberta das minas de ouro no Centro-Sul do Brasil, a Coroa Portuguesa transferiu a capital da Colônia para o Rio de Janeiro. Apesar disso, Salvador viveu, a partir de meados do século XVIII e, mais especificamente, na primeira metade do século XIX, considerável expansão de suas atividades comerciais e portuárias, possibilitada pela abertura dos portos, pelo incremento da agricultura e pela descoberta das jazidas de ouro e diamantes no norte de Minas e, na Chapada Diamantina da Bahia, atividades também ancoradas no trabalho escravo.

Assim como no campo, a vida na cidade colonial estava, diretamente, ligada à escravidão – todas as atividades fossem ligadas ao comércio e crescimento desordenado da cidade, especialmente, com o alinhamento das novas ruas e, com a implantação dos serviços ainda muito básicos de água e esgoto, buscando melhorar as condições de vida do local. Apesar dos esforços, em 1855, uma epidemia de cólera no Recôncavo Baiano dizimou quase 20% dos habitantes de Salvador.

A paulatina restrição à escravidão fez com que o capital acumulado com as atividades mercantis e escravistas fosse se diversificando, abarcando setores industriais e manufatureiros. A cidade deteve o maior parque industrial do país até 1870, embora, ao lado, principalmente, de metalurgias e fábricas de têxteis, muitas dessas indústrias não passassem de manufaturas e oficinas de fundo de quintal, destinadas à fabricação de sabão, bebidas, alimentos, velas e cigarros.

Nessa época, fruto de investimentos privados, começaram a ser construídos os ascensores e os planos inclinados, facilitando o tráfego de pessoas e cargas, entre a Cidade Alta e os arredores do porto, também conhecidos por Cidade Baixa. A construção da ladeira da Montanha aconteceu em 1872, também, edificada pela iniciativa privada que ganhava com a cobrança de pedágio no local. A Montanha foi a primeira via a possibilitar o trânsito regular de veículos entre os dois níveis da cidade.

Investiu-se, também, em obras de ajardinamento e embelezamento de vários largos e praças, reproduzindo modelos que procuravam imitar Londres e Paris. As praças, urbanizadas e cercadas por grandes grades e portões, ganharam coretos, fontes e estátuas, na maioria das vezes, importadas da França e da Inglaterra.

Com as mudanças, deixou de existir a anteriormente necessária vinculação entre moradia e trabalho que caracterizou a paisagem de Salvador, durante todo o período colonial e escravista. A construção de vilas e ruelas de casinhas semelhantes para os pobres e de largas avenidas arborizadas, orladas de palacetes para os ricos, marcou a expansão urbana da cidade em direção à periferia.

O processo de segregação social do espaço da cidade tem relação direta com o desenvolvimento dos meios de transporte, iniciado por volta de 1870, especialmente, das linhas de bonde. Os terrenos situados ao Norte, foram reservados às classes pobres, enquanto aqueles localizados ao Sul e, voltados para a orla, foram destinados às classes dominantes.

Como resultado da expansão do tecido urbanizado de Salvador, áreas antes ocupadas por pequenos aglomerados de pescadores passaram a ser incorporadas aos limites, efetivamente, citadinos. Deixando os antigos sobrados geminados de áreas como Pelourinho e Passo, zonas mais centrais da cidade, os seguimentos privilegiados da população passaram a residir em novos bairros, como Vitória, Graça e Barra. Esse processo de modernização urbana atingiu o auge na administração do Governador José Joaquim Seabra (1912-1916), que implementou um amplo projeto de renovação de Salvador, em moldes semelhantes àquele efetivado no Rio de Janeiro sob a administração de Pereira Passos.

Destacam-se nas obras de modernização urbana, operada por Seabra, a remodelação dos bairros da Sé e do Comércio (ampliado por um grande aterro) e a abertura da Av. Sete de Setembro, que resultou do alargamento e da retificação de vários becos e ruelas. Para a realização dessas obras foram demolidas, total ou parcialmente, diversas edificações históricas, como a Igreja de São Pedro Velho, o antigo Senado Estadual, a Igreja do Rosário e o Convento e a Igreja das Mercês, além de velhos casarões encortiçados, causando a expulsão de segmentos da população pobre ali residentes. Ao final, a área revalorizada foi entregue para moradia das classes dominantes e, para a instalação da principal zona comercial varejista da cidade, até o final de 1960.

Na década de 1950, com a descoberta de petróleo em seus arredores, Salvador teve outro período de desenvolvimento. Mesmo com a indústria petrolífera instalada, principalmente, nos municípios vizinhos, a cidade continuou retendo em sua área, grande parte dos excedentes do capital gerado, recursos ainda insuficientes para a resolução dos problemas resultantes do crescimento de sua população. A industrialização, em grande parte fruto de investimento de capitais externos, criou uma relação de dependência entre regiões subdesenvolvidas – das quais a Bahia faz parte – e, outras mais desenvolvidas, no Centro-Sul do Brasil. Ainda, sendo

essa industrialização baseada na petroquímica, utilizando-se de processos de alta tecnologia, observa-se que emprega pouca mão de obra, em relação ao alto valor da produção.

Em 1959, o Governo Federal adotou medidas de proteção legal para o Centro Histórico de Salvador, que se apresentava em fase de deterioração. Esse tombamento inicial excluía importantes trechos da malha viária remanescente do núcleo original da cidade, o que levou a sua redefinição em 1984, sendo Salvador, também, reconhecida oficialmente pela Unesco, como Patrimônio Mundial, no ano seguinte.

A partir de 1990, por iniciativa do Governo do Estado da Bahia, iniciou-se de maneira mais efetiva, um processo de recuperação das áreas degradadas do Centro Histórico de Salvador. Até o momento pode ser observado que, se por um lado esse trabalho conseguiu deter a degradação física dos imóveis, por outro, alterou substancialmente o uso do solo, praticamente, substituindo a função residencial das edificações pelo estabelecimento de serviços destinados ao turismo e ao lazer, polemicamente, transformando a área em uma espécie de grande shopping a céu aberto. A região renasceu marcada pelo colorido brilhante da nova cenografia, embora empobrecida pela falta dos atores sociais que, anteriormente, determinavam o lugar.

ASPECTOS CULTURAIS DE SALVADOR

A presença africana em Salvador é um traço marcante, tanto do ponto de vista cultural, quanto do racial. Na atualidade, aproximadamente, 75% de seus habitantes descende do grande número de africanos que circulou pela cidade, até o século XIX. Os escravos, nos primeiros tempos de colonização vindos, principalmente, do Congo e de Angola, eram em sua maioria bantos. Entretanto, com a intensificação do tráfico, nos séculos XVIII e XIX, o mercado escravista baiano passou a ser atendido pelos portos da Costa da Mina, especialmente,

do Daomé, atual Benin, onde predominavam os *gêge* e os *nagô*. Foram estes últimos que deixaram marcas mais evidentes nos costumes, na culinária e na religiosidade local, talvez como decorrência de terem chegado depois, ou por terem sido mais resistentes ao processo de aculturação, como comprovam as constantes revoltas ocorridas no século XIX.

Contudo, apesar da forte presença da cultura africana nos bairros do Centro Histórico de Salvador, não se pode afirmar que fossem territórios essencialmente de negros. Ao longo de todo o período colonial, a área foi habitada por segmentos da elite econômica da cidade, sendo essa população, posteriormente, substituída por imigrantes árabes, espanhóis e italianos, que chegaram a Salvador, a partir da virada do século XIX para o XX. A reapropriação desse espaço pelos negros é fenômeno relativamente recente, intensificado nos últimos 25 anos e, incentivado pela criação e implantação de agremiações culturais afro-brasileiras, ligadas ao carnaval no Pelourinho.

No Centro Histórico de Salvador são muitos os festejos populares ao longo do ano. A festa em devoção a Nossa Senhora da Conceição da Praia, nos arredores da Igreja do mesmo nome, na Cidade Baixa, tem seu auge no dia 08 de dezembro. O lado religioso da festa é marcado por missas, novenas e pela procissão que percorre diversas ruas do bairro. Porém, como acontece em outras festas populares de Salvador, essa também tem seu lado profano: na vizinhança da Igreja e ao som de muito samba, muitas barracas vendem bebidas, frutas e comidas típicas para todos os gostos. Também, relacionadas à Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia, acontecem outras duas grandes festas no mês de janeiro: a do Senhor Bom Jesus dos Navegantes e a Lavagem do Bonfim. A primeira, no dia 01 do ano, é caracterizada por uma procissão marítima. Já a segunda, possui caráter mais profano, fundamentado no sincretismo religioso, entre o candomblé e o catolicismo e, é realizada na segunda quinta-feira do novo ano. O ritual tem início com um cortejo de baianas em roupas brancas

que, acompanhadas de milhares de pessoas, também, de branco, carregam potes com água perfumada das portas da Igreja da Conceição, até a Igreja do Bonfim (sincretizado com Oxalá, no candomblé), onde lavam o adro e as escadarias, após 7 km de caminhada.

Várias procissões, especialmente, nos dias da Semana Santa, também percorrem as ruas do Centro Histórico, na Cidade Alta. Além disso, semanalmente, todas as terças-feiras, lá também acontece um ritual festivo, já tradicional: a chamada Terça da Benção. A festa começa na Igreja de São Francisco, com a benção dos pães de Santo Antônio e, prossegue noite adentro, com os participantes envolvidos em rodas de samba, regadas com bebidas e comidas típicas. Durante o carnaval - sem dúvida a maior festa popular de Salvador – máscaras, música e fantasias tomam as ruas do Pelourinho. A festa também se espalha por outras zonas da cidade e, toma a Praça Castro Alves, ainda, considerada um dos centros nevrálgicos do carnaval baiano.

REFERÊNCIAS

CARDOSO, L. A. Salvador, (BA). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

AZEVEDO, T. **O Povoamento da Cidade do Salvador**. Salvador: Itapuã, 1969.

MATTOSO, K. M. Q. **Bahia: A Cidade do Salvador e seu Mercado no Século XIX**. São Paulo: Hucitec, 1978.

NASCIMENTO, A. A. V. **Dez Freguesias da Cidade do Salvador**. Salvador: FCEBA/EGBA, 1986.

REBOUÇAS, D.; FILHO, G. **Salvador da baía de Todos os Santos no Século XIX**. Salvador: Raízes Editora, 1985.

SOBRINHO, G. K. **O Capital Agromercantil e a Indústria na Bahia do Primeiro Surto Industrial à Crise de 1930**. Dissertação de Mestrado/UFBA, Salvador, 1988.

TEIXEIRA, C. **Bahia em Tempo de Província**. Salvador: FCEBA, 1985.

UFBA/CEAB. **Evolução Física de Salvador**. 2 vol. Salvador: Centro Editorial e Didático, 1979.

2 SÃO LUÍS DO MARANHÃO (MARANHÃO)

Cristóvão Fernandes Duarte

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO

Frustrado o projeto de implantação da França Antártica, no Rio de Janeiro (1555-1567), os franceses decidiram voltar à carga dirigindo-se no início do século seguinte para a região Norte da Colônia. Em 1612, Daniel de La Touche, Senhor de La Ravardièr, comandando três embarcações sem grande quantidade de soldados ou provisões, aportou à costa do Maranhão.

A ilha Upaon-açu, como era denominada pelos índios tupinambás, foi o lugar escolhido para a construção de um forte e um ancoradouro. Ao forte foi dado o nome de São Luís, em reverência a Luís XIII e, a fundação oficial, com missa e procissão, ocorreu em 08 de setembro de 1612. Estavam assim lançadas as bases fundamentais da nova colônia francesa, agora denominada França Equinocial.

Todavia, não obstante a estratégia de ocupação do comando francês, em 1615, a reação das Coroas de Espanha e Portugal, sob a liderança de Jerônimo de Albuquerque, expulsou os franceses e assumiu o domínio da região. Aos franceses coube, historicamente, pouco mais que a escolha do sítio e do nome de fundação. De fato, a constituição do núcleo urbano foi resultado da administração luso-espanhola, por meio da implantação de um plano urbanístico elaborado pelo engenheiro-mor Francisco Frias da Mesquita. Autor de importantes projetos de fortificações militares no litoral do Brasil, Mesquita apresenta um traçado ortogonal, orientado segundo os pontos cardeais, incorporando, assim, as recomendações gerais das leis das Índias.

O sítio, então ocupado, estende-se, aproximadamente, do forte – contíguo ao atual Palácio dos Leões – até as proximidades do Convento

do Carmo – hoje, Igreja do Carmo -, dispondo de cerca de 10 ruas: três, no sentido Leste-Oeste, da Praia Grande à rua da Palma e, sete, perpendiculares (sentido norte-sul), do Colégio dos Jesuítas, hoje, Igreja da Sé, até o Desterro.

Em 1619, foi instalada a Câmara Municipal de São Luís, mas, o impulso decisivo para o controle administrativo da região viria com a criação, com o ato régio de 1621, do Estado do Maranhão e Grão-Pará, com sede em São Luís e, que se subordinava, diretamente, à Metrópole. Em 1641, os holandeses assaltaram São Luís, onde resistiram a sucessivas batalhas empreendidas pela reação luso-brasileira, até 1644, ano de sua expulsão definitiva. O curto período de dominação holandesa legou a São Luís documentos cartográficos de grande importância para a pesquisa histórica.

A partir da segunda metade do século XVII, a cidade reconstruiu as bases da economia local, centrada, principalmente, nas roças de subsistência e na coleta e exportação das drogas do sertão (cravo, salsaparrilha, urucum, anil, madeiras, peles e penas exóticas, entre outros produtos extrativistas). Destacava-se, nesse período, o importante papel desempenhado pela Companhia de Jesus, que, contando com grandes contingentes de mão de obra indígena, pode associar ao trabalho missionário, os lucros advindos da exploração econômica das drogas do sertão.

Com a aclamação de D. José I, ao trono de Portugal, em 1750 e, a nomeação de seu Primeiro-Ministro e Secretário de Estado, o Marquês de Pombal, inicia-se um período de grandes transformações. São Luís perde a condição de capital do Estado para sua rival, Belém do Pará. No entanto, a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em 1755 e, a introdução da escravidão dos negros na economia do Maranhão, significariam um valioso impulso no desenvolvimento econômico de São Luís.

Fatores externos, como a Guerra de Independência nos EUA (1763-1776) e as Revoltas nas Colônias Francesas, no Caribe (na virada do século XVIII para o XIX), favoreciam a exportação do algodão, do arroz e de

outros produtos regionais. São Luís e Alcântara tornaram-se os principais portos de escoamento da produção maranhense.

O apogeu econômico e cultural vivido por São Luís, a partir da segunda metade dos setecentos, aliado ao crescimento de sua população, geraram significativa ampliação da malha urbana. A expansão da cidade adotaria como diretriz o padrão reticulado do núcleo pioneiro, reproduzindo-o em todas as etapas.

A renovação e a multiplicação das edificações, sobretudo, a partir do fim do século XVIII, constituiu a mais notável das transformações: tratava-se da consolidação de um vasto e impressionante conjunto arquitetônico de tradição colonial portuguesa, em que a arquitetura civil – capitaneada pelos imponentes sobrados residenciais – assume grande relevância na paisagem urbana.

Em São Luís, excepcionalmente, as Igrejas e os prédios oficiais aparecem em segundo plano, meros coadjuvantes do espetáculo fornecido pela arquitetura residencial. Essa inversão do padrão tradicional das cidades brasileiras parece refletir o esvaziamento dos poderes locais, resultante da perda da condição de sede do governo do Estado. Significa dizer: aqui não se contava, àquela época, com os investimentos oficiais maciçamente canalizados pela administração pombalina (1750-1777), para Belém, a nova capital. A forma da cidade de São Luís constituiria, assim, o registro histórico de um agenciamento empreendido essencialmente pela iniciativa particular das elites rurais e mercantis da sociedade civil de São Luís.

A prosperidade da economia maranhense perduraria ao longo do século XIX. A produção algodoeira, principal fonte de divisas, estimulou a implantação de indústrias têxteis no Estado, que produziriam tecidos de alta qualidade.

Já nas primeiras décadas do século XIX, os relatos dos viajantes estrangeiros apontam São Luís, novamente, capital, como sendo a quarta entre as cidades brasileiras, com edificações bem construídas e confortáveis.

De 1808 a 1856, o número de habitações, praticamente, duplicou, passando de 1.553 a 2.764 casas.

As estreitas relações comerciais com a Europa permitiram importações dos mais variados gêneros de mercadorias. Para as construções viriam, especialmente, de Portugal, o lioz e os azulejos, entre outros materiais de construção.

A utilização de azulejos como revestimento externo das fachadas difunde-se rapidamente, a partir de meados do século XIX. A nova roupagem vitrificada, aplicada tanto em novas, como em antigas construções, acentuaria a unidade e a sobriedade do casario de São Luís, tornando-se uma das marcas da cidade. A partir de então, São Luís ficaria conhecida como a cidade dos azulejos.

O século XX encontra a cidade já com sinais de estagnação econômica. O declínio das atividades econômicas desestimulava as intervenções descaracterizantes, preservando a integridade do conjunto edificado.

Na década de 1940, a abertura da avenida Magalhães de Almeida, ligando o Mercado Central à Praça João Lisboa, sobrepõe-se desastrosamente ao traçado urbano original, destruindo dezenas de prédios seculares.

Em dezembro de 1950, os núcleos residenciais mais antigos, como a Praia Grande, o Desterro, o Ribeirão e os Remédios, foram tombados pelo IPHAN.

A população de São Luís estimada em 120.000 habitantes, na década de 1950, alcançou em 1985, a casa dos 600.000 e chega ao século XXI, com a cifra de 867.690 habitantes, segundo o Censo de 2000 (IBGE).

O processo rápido de ocupação desordenada do solo, resultante do crescimento populacional e, agravado por sucessivos surtos migratórios do interior para a capital, levou à tomada das áreas de mangue, ao longo das bacias dos rios Bacanga e Anil, por favelas e palafitas.

Com a construção da barragem do rio Bacanga, da ponte de São Francisco e de outros eixos viários, a cidade modificou a sua linha de crescimento tradicional (Caminho Grande) em direção à faixa litorânea.

As consequências desse processo sobre o conjunto urbano de São Luís, logo se faziam sentir: o asfaltamento de ruas de paralelepípedo, a diminuição da largura das calçadas em favor do tráfego de automóveis, o progressivo desaparecimento de áreas verdes, a degradação do acervo edificado, a retirada dos serviços de bonde, a demolição de prédios históricos e o aparecimento dos primeiros edifícios de escritórios e de apartamentos.

A partir de 1981, as áreas do Centro Histórico excluídas do tombamento federal foram declaradas zona de interesse histórico pela Prefeitura Municipal. Com o posterior tombamento estadual daquelas áreas, em 1986, a proteção ao Centro Histórico de São Luís passou a envolver os três níveis de governo (Federal, Estadual e Municipal) e, abranger um acervo de quase 4.000 imóveis.

Finalmente, em 1997, com a inscrição do Centro Histórico de São Luís como Patrimônio da Humanidade, pela Unesco, ficou consolidado o reconhecimento internacional do significado histórico e cultural desse valioso acervo edificado.

ASPECTOS CULTURAIS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO

A cultura do Maranhão notabilizou-se, ao longo do tempo, por suas festas populares e religiosas. Ao calendário religioso europeu incorporaram-se representações míticas da cultura africana - além do gosto pela música e pela dança - trazidas pelos negros *mina*, originários da antiga Costa do Ouro.

Os relatos do século XIX revelam a grande importância das festas populares que animavam de janeiro a dezembro a vida de São Luís. Em

1848, registravam-se nada menos que 20 procissões e 47 festas de Igreja na cidade.

As procissões religiosas mobilizavam grandes parcelas da população. Seus cortejos solenes culminavam, geralmente, nos largos ou terreiros, onde tinham lugar os desdobramentos profanos das festas. Naquele século, foram construídos diversos oratórios nas principais ruas da cidade por onde passavam as procissões. Nos oratórios, denominados Passos da Quaresma, os fiéis representavam os principais quadros da Via Sacra, durante a celebração da Semana Santa. Ainda, hoje, podemos encontrar em São Luís, cinco exemplares dos Passos da Quaresma, localizados na rua Formosa, na rua João Vital de Matos (esses dois já inteiramente restaurados), na rua de São João, na rua Grande e na lateral da Igreja da Sé.

Entre as festas de Igrejas ou de Largo, ainda existentes, destacam-se a dos Remédios, a de Santa Severa, a da Conceição, a de São Benedito e a de Santo Antônio.

O ápice do calendário festivo atual fica por conta das festas de junho, com as comemorações das datas de Santo Antônio, São Pedro e São João. É a época de maior movimentação da cidade. Largos, ruas, travessas, becos e avenidas se enfeitam com bandeirinhas, palmeiras de ariri, barracas e fogueiras.

São Luís se transforma num imenso terreiro para assistir à encenação do Bumba Meu Boi, o ponto alto das comemorações. Trata-se de um bailado cômico-dramático, apresentado por atores populares, trajando roupagens coloridas e brilhantes. A encenação, organizada em cortejo e ao som de zabumbas, pandeiros e matracas, conta a lenda do suplício do boi, cujo patrono é São João.

REFERÊNCIAS

DUARTE, C. F. São Luiz, (MA). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

ALCÂNTARA, D. M. S. **Azulejos Portugueses em São Luiz do Maranhão**. Rio de Janeiro: Fontana, 1980.

BOGÉA, K. S. **Olhos da Alma: Escola Maranhense de Imaginária**. São Luiz: 2002.

DUARTE, C. F.; ALCÂNTARA, D. O estabelecimento da Rede de Cidades no Norte do Brasil Durante o Período Filipino. In: **Atlas do Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português, 1415 – 1822**. Lisboa: CNCDP, 2001.

SECRETARIA DE CULTURA DO MARANHÃO; Departamento Do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico. **Bens Tombados no Maranhão – Tombamentos Estaduais**. São Luiz, 1987.

MARQUES, C. A. **Dicionário Histórico – Geográfico da Província do Maranhão**. Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970.

MEIRELLES, M. **França Equinocial**. São Luiz: SECMA; Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

VIEIRA FILHO, D. **Breve História das Ruas e Praças de São Luiz**. Rio de Janeiro: Olímpica, 1971.

2 RECIFE (PERNAMBUCO): BREVE HISTÓRIA DE UMA CIDADE

Cláudio Jorge Moura de Castilho
Armando Peres Quintas Neto
UFPE

INTRODUÇÃO

O presente capítulo constitui resultado de um esforço de reflexão teórica acerca de parte da história da cidade do Recife, capital do estado federado de Pernambuco, através do campo da Geografia Urbana Histórica, representando uma tentativa de resgatar, através do destaque dos marcos relevantes inseridos em suas respectivas épocas, o processo de formação territorial de uma cidade que se tornou núcleo de uma importante área metropolitana do Brasil.

O objetivo deste escrito é, portanto, recolocar os marcos essenciais inerentes ao processo da evolução urbana em Recife, desde os primeiros tempos da presença europeia no Brasil, até os dias atuais, o que se faz de significativa relevância para conhecer a lógica do processo de produção do espaço urbano local, com vistas à elucidação dos problemas da atualidade e, por sua vez, à busca de soluções para resolvê-los.

Diante do exposto, o texto foi estruturado de maneira a, primeiramente, apresentar os pressupostos teórico-metodológicos do trabalho; em seguida, colocaram-se os fatores e a periodização da estrutura urbana em Recife, ressaltando os principais marcos históricos da sua geografia urbana; e, por último, destacaram-se as rugosidades da estrutura urbana, historicamente herdada e usada pelas classes dominantes e opressoras, mas, ao mesmo tempo, ressaltando alguns pontos relativos ao papel dos interesses das classes subalternizadas e oprimidas no processo de formação urbana da cidade.

A relevância de ressaltar esses últimos pontos reside no fato de que, para os autores deste capítulo, os quais se acham permanentemente engajados nos processos de luta social urbana, visando à completude do *direito à cidade*, o espaço urbano constitui uma totalidade complexa da qual, também, participam, dialeticamente, as classes subalternizadas e oprimidas, muito embora as classes dominantes e opressoras tentem preterir-las em todos os sentidos (físicos e simbólicos).

PRESSUPOSTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Não se pode desenvolver a ideia e, portanto, concretizar o objetivo apresentado na Introdução deste escrito, sem levar em conta a natureza inerente às relações capitalistas de produção, circulação, distribuição e consumo, intrínsecas ao modelo de desenvolvimento histórico-geográfico desigual e combinado, as quais se fizeram presentes *mutatis mutandis* no Brasil, desde o século XVI, quando do processo de mundialização das referidas relações.

Na medida em que o capitalismo foi, paulatinamente, penetrando no espaço que, posteriormente, tornou-se o Brasil que conhecemos hoje, tudo o que nele existia – vegetação, solo, gente indígena, etc. –, foi sendo transformado em mercadorias, visando, preponderantemente, à geração de riquezas cujo centro do Poder que controlava todo o processo de acumulação encontrava-se alhures.

Harvey (2013) acentua que, onde quer que chegue e se faça presente, o capital sempre transforma em mercadoria tudo o que encontra à sua frente, a fim de gerar riquezas. O que se faz, ainda mais grave, em lugares cuja lógica de urbanização norteou-se pelo que Prado Júnior (1985) denominou de sentido maior da colonização, chegando, claramente, a subordinar a natureza e os povos indígenas a interesses alienígenas e alienantes.

A ocupação do sítio onde se assentaria o núcleo inicial do Recife, deve-se às condições naturais favoráveis à existência de um porto, elemento essencial em uma economia colonial produtora e exportadora de bens primários e importadora de bens manufaturados. Como já foi observado [por Josué de Castro], “formou-se sobre as areias da aldeia conhecida pelo nome de O **POVO** ou a *Povoação dos Arrecifes*, ou ainda, *Ribeira Marinha dos Arrecifes*. Povoação criada para servir o porto e, portanto, como uma consequência direta de sua atividade específica, com sua vida e seu futuro indissolivelmente ligados à vida do porto” (BERNARDES, 1996, p. 11).

A posição do núcleo central do Recife constituiu, ademais, o ponto através do qual, segundo Melo (1978), a cidade foi se expandindo pelos séculos seguintes, tanto na escala intraurbana como na interurbana. Desse núcleo central, portanto, a expansão urbana seguiu, de acordo com o mesmo autor, duas formas traduzidas: pela transgressão da cidade em áreas dos municípios vizinhos – Olinda, Jaboatão dos Guararapes e São Lourenço da Mata – com os quais, posteriormente, a cidade se fundiu, dando origem a uma urbanização metropolitana e, por ramificações que partiam do referido núcleo, irradiando-se em várias direções.

O sentido estrutural e estruturante inerente à natureza do modelo de desenvolvimento histórico-geográfico desigual e combinado, que acontece, preponderantemente, para atender aos interesses hegemônicos alienígenas e alienantes, desprezando os interesses locais *mutatis mutandis* tem perdurado no tempo, muito embora sua forma territorial tenha-se expandido e reconfigurado, segundo às vicissitudes do tempo histórico, a fim de legitimar-se junto à sociedade.

O referido processo de desenvolvimento tem acontecido, conforme Castilho (2017, 2019 e 2020), sem qualquer pudor, destruindo os bens da natureza natural e natureza histórica; tornando tudo o que encontra à sua frente em mercadoria; e massacrando [rechaçando] qualquer tipo de protesto e mobilização contrários, provenientes das classes subalternizadas e oprimidas, massacrando-as e buscando apagá-las da história urbana local. No caso dos povos indígenas e dos africanos feitos escravos, por exemplo, a “colonização” aconteceu, nas palavras de Ribeiro (2015), como uma “máquina de moer gente”.

Considerando esse contexto estrutural, a reflexão acerca do processo de formação territorial do Recife, foi realizada através de uma periodização pensada para tratar das inter-relações dialéticas do binômio espaço-tempo, em sua dinâmica histórica permanente, visando, não apenas, caracterizar a estrutura urbana, mas, ao mesmo tempo, apreendê-la como uma estrutura histórico-geográfica que constitui uma totalidade complexa, em permanente movimento no tempo, que acontece em algum sentido.

No que diz respeito aos períodos históricos que nortearam a estrutura territorial do Recife, pode-se considerar, basicamente, quatro: o primeiro, referente ao Brasil Colônia, que ocorreu, sobretudo, durante os três primeiros séculos de invasão e ocupação do território brasileiro (séculos XVI, XVII e XVIII); o segundo, referente ao Brasil Império, que aconteceu no curso do processo de independência política do país, com relação a Portugal e dos primeiros ensaios da formação nacional (século XIX); o terceiro, que pode ser considerado como o Brasil República, mais precisamente, no período de finais do século XIX, até meados do século XX, em que se consolida o processo de formação nacional e o período que se estende, desde então, a meados do século XX.

Vale ressaltar que esta periodização não compreende uma subdivisão estática, linear e absoluta do tempo, mas, um esforço de apreender o tempo histórico, em sua dinamicidade dialética, razão pela qual entre cada um

dos quatro períodos – compreendidos como “pedaços do tempo” – acima delimitados, há momentos de transição entre um e outro, no âmbito do qual em vez da superação do “velho” pelo “novo” acontecimentos históricos, ocorre, na verdade, coexistência entre os referidos momentos.

A questão é escolher as variáveis-chave que, em cada pedaço de tempo, irão comandar o sistema de variáveis, esse sistema de eventos que denominamos *período*. Eis o princípio, a partir do qual podemos valorizar os processos e reconhecer as novidades da história do território. Como um elemento não pode evoluir isoladamente, nem é capaz de se transformar sem arrastar os demais no seu movimento, o nosso problema não é o da evolução particular de um elemento, mas, o da evolução global. Não temos, porém, a preocupação de estabelecer cortes rígidos. Ao contrário, desejamos realçar, sobretudo, as épocas e, menos, os marcos que as separam. Períodos são pedaços do tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo. Mas, essa interação se faz segundo um controle que assegura uma reprodução ordenada das características gerais, isto é, segundo uma organização. É a falência desta última, açoitada por uma evolução mais brutal de um ou de diversos fatores, que desmantela a harmonia do conjunto, determina a ruptura e permite dizer que se entrou em um novo período. [...] A base das periodizações não é constituída, apenas, pelas relações sociais [...]. É preciso, então, pensar paralelamente as técnicas como formas de fazer e de regular a vida, mas, ao mesmo tempo, como

cristalização em objetos geográficos, pois estes também, têm um papel de controle devido ao seu tempo próprio, que modula os demais tempos (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 23-24).

No âmbito da perspectiva acima colocada, destacaram-se as modificações territoriais ocorridas no espaço geográfico do Recife, inerentes a cada pedaço de tempo da história do capitalismo no Brasil; o que foi feito com a finalidade de valorizar as inter-relações estabelecidas, através do binômio espaço-tempo, fazendo valer uma abordagem que se reputa genuína do campo da Geografia Urbana Histórica. Abordagem que se fundamenta mormente na compreensão e explicação do espaço – expandindo-se segundo as vicissitudes históricas – como instância usada, dialeticamente, pela coletividade social.

O materialismo histórico-dialético foi o direcionamento metodológico escolhido para a operacionalização da ideia anteriormente apresentada, na medida em que este método, não somente considera o tempo e o espaço como dimensões dinâmicas do mundo como uma totalidade complexa. Mas, concomitantemente, leva em conta as inter-relações tempo-espaço fazendo-se, refazendo-se e reconfigurando-se, continuamente na história, de acordo com o conjunto de intencionalidades ligadas aos conflitos das classes sociais que movem o processo do acontecer histórico social no/do território.

Com efeito, ao longo da introdução e penetração das relações capitalistas de produção, circulação, distribuição e consumo no Brasil, porções consideráveis do espaço do país foram sendo urbanizadas, visando, com isso, a geração de riquezas para a acumulação de capital, atendendo, sobretudo, aos interesses dos imperativos locais, regionais e globais do capitalismo.

FATORES E PERIODIZAÇÃO DA FORMAÇÃO URBANA EM RECIFE

A leitura da bibliografia sobre a história do processo de formação territorial do Brasil, mostrou-nos que, na porção oriental da América do Sul, inexistiam cidades, quando da chegada dos portugueses. Com a sua chegada, entretanto, o espaço foi reorganizado, segundo os interesses do capitalismo de então. Em sendo assim, os europeus, para viabilizar seu projeto de ocupação, tiveram que construir vilas, as quais, foram fixadas, pelas razões mencionadas antes, em áreas favoráveis à instalação de portos.

Por isso, os territórios construídos tornaram-se, progressivamente, lugares centrais para a realização das atividades de importação e exportação e, simultaneamente, constituíram-se pontos através dos quais, o processo de ocupação e povoamento do território brasileiro, continuou a ocorrer na direção das suas respectivas hinterlândias.

Do ponto de vista da sua base físico-natural, a área na qual, posteriormente, se levantou a cidade do Recife, reunia um conjunto de fatores favoráveis à implantação de um porto, fixo espacial, que se fez fundamental, principalmente, durante o período mercantil do capitalismo. Os holandeses – que, posteriormente, se estabeleceram no Nordeste do Brasil, entre 1630 e 1654 – detinham o conhecimento e as técnicas relativas à realização de obras urbanísticas, em sítios geográficos como o do Recife.

No espaço desta cidade, as condições físico-naturais eram, portanto, muito semelhantes às encontradas nos Países Baixos, principalmente, no que tangia ao fato de se tratarem de terrenos baixos, dispondo de água por todos os lados, constantemente alagados e com a presença marcante de canais naturais de água salgada. De acordo com Lins (1982, p. 81), portanto, a cidade de Recife foi construída:

[...] sobre bancos de areia estreitos e baixos, separados uns dos outros, por canais rasos de água salgada.

Coroas e bancos de areia, cordões litorâneos arenosos ou restingas, associados a pântanos de água salobra, manguezais, lagamares estreitos e camboas, eis um resumo do sítio do Recife em sua origem, ou seja, do estuário afogado comum dos rios Capibaribe, Beberibe e Tejipió.

Em sendo assim, o sítio do Recife era, segundo a mesma autora, inspirando-se em estudo de Josué de Castro, uma “baía entulhada” com sedimentos fluviais e marinhos devido, respectivamente, às regressões e transgressões marinhas, no curso do tempo geológico; ou melhor, tratava-se de uma planície aluvial fluvio-marinha, cercada pelos “[...] outeiros de Olinda e de Guararapes, assinalando com efeito as extremidades do meio anfiteatro de colinas esculpidas nos sedimentos cenozoicos do Grupo Barreiras” (LINS, 1982, p. 82).

No que diz respeito às interpretações acerca do papel da natureza – tanto do ponto de vista da categoria sítio geográfico, como da categoria situação geográfica – no processo de formação do território urbano, ressalta-se a relevância dos seus elementos (ventos alísios, arrecifes, planícies, rios, etc.), simultaneamente, na reflexão sobre a cidade (Figura 1). Neste sentido,

[...] o discurso geográfico dá valor aos elementos da paisagem natural, e este valor está intimamente ligado às representações estéticas e às sensações de conforto e de harmonia que percebe o geógrafo. Nesta representação dos componentes naturais da paisagem recifense, há consensos: favorabilidade dos ventos alísios; papel decisivo da combinação delta-arrecifes na localização do porto; planície que, se favorece a expansão urbana,

dificulta a drenagem; rios vistos sucessivamente como patrimônios a serem preservados da poluição; e fatores de embelezamento e ameaças por causa das enchentes. Mas, os mangues suscitam interpretações divergentes, todas marcadas por observações de ordem moral. Para Josué de Castro, o mangue é um trabalhador “ciclópico”, expressão da vida que fervilha; para Mário Lacerda, é uma área indefinida e negativa, uma mancha escura na paisagem. O espaço de assentamento dos pobres é discutido até em relação à sua natureza, em nome de valores que os autores atribuem à paisagem e, em função de concepções de mundo que explicitam mais quando tratam da forma cultural “mocambo” (BITOUN, 1994, p. 31-32).



FIGURA 1 - Recife: Sítio Urbano Original da Cidade. Fonte: Castro, 1964.

A planície do Recife foi, portanto, no tempo geológico, paulatinamente, preenchida com sedimentos sucessivos, oriundos dos

outeiros, localizados no seu entorno à maneira de um anfiteatro, dando origem ao referido sítio; no tempo histórico da civilização humana, as áreas de terra firme foram progressivamente alargadas com a finalidade de atender aos interesses inerentes à lógica do modelo de desenvolvimento histórico-geográfico desigual e combinado. Esta lógica possui, portanto, como uma das suas bases fundamentais, a própria expansão física do espaço para fazer valer os interesses econômicos que norteiam a permanente geração e acumulação de riquezas. Desse modo,

O elemento humano também contribuiu ativamente com o processo de formação da planície, embora em períodos mais recentes, não somente como agente de atuação do Estado, aterrando imensas porções de áreas alagadas, em nome da expansão urbana, mas também, individualmente. É o caso dos habitantes dos alagados e áreas ribeirinhas, que construíram seus mocambos, batendo o solo frouxo e, ampliando seu pedaço de chão, em terras que antes pertenciam às marés e várzeas dos rios (BARRETO, 1994, p. 25).

Por outro lado, a situação geográfica do Recife, como lugar situado entre áreas produtoras de *commodities* (açúcar, algodão, couros, etc.), voltadas para o mercado externo e a área de escoamento desta produção – a do porto – determinou a formação e a consequente expansão do seu espaço urbano em epígrafe.

Tendo em vista a referida ligação entre o porto e as áreas de produção das *commodities*, a cidade formou-se, expandiu-se e consolidou-se, através de uma intrínseca relação estabelecida, também, com o espaço rural do seu entorno em função, sobretudo, da busca permanente por espaço a ser usado como recurso econômico. Destarte, o crescimento urbano foi

acontecendo sobre áreas antes utilizadas na plantação da cana de açúcar, as quais, posteriormente, foram liberadas pelos “senhores de engenho”.

Seus arrabaldes, durante muito tempo, foram terras de engenhos, como a materializar no seu espaço, na quase indefinição dos seus limites, sua dependência, mais que econômica, da zona agrícola. Contudo, dispunha das condições de se apropriar de parte da renda gerada no setor agrícola, o que lhe permitia ampliar, no seu interior, a divisão social do trabalho, reforçando desta forma, os fatores de sua diferenciação e domínio comercial sobre aquele setor (BERNARDES, 1996, p. 11).

Tendo apresentado o fato acima ressaltado, de maneira mais profunda, Melo (1978, p. 64) acentuou, de modo claro, como a dinâmica da evolução da estrutura fundiária aconteceu na cidade do Recife, ao longo do processo de formação do seu território.

A evolução fundiária haveria de ocorrer como parte integrante do processo de transformação do habitat rural dos engenhos em habitat suburbano e urbano. As grandes propriedades canavieiras ou engenhos, iam-se dividindo em propriedades menores ou chácaras, denominadas **sítios**. Enchiam-se estes de fruteiras a indicar, ao lado de sua função residencial, uma nova forma de utilização do solo. Em uma segunda transformação fundiária, que nunca vinha imediatamente após a primeira, esses sítios foram sendo divididos em terrenos para residências, através de loteamentos, pelos seus proprietários e por pessoas ou

empresas que os adquiriam. Os negócios imobiliários, inclusive, os especulativos, foram constituindo uma fonte de renda proporcionadas pelas áreas em foco, também, sob o condicionamento da expansão urbana. Finalmente, a construção de casas e a abertura de ruas, completadas com a implantação das estruturas dos serviços de água, de energia e, muitas vezes, da pavimentação, consumavam o processo em função do qual foi vigorando, intensivamente, a forma residencial urbana de uso do espaço.

A referida evolução fundiária foi, paulatinamente, aperfeiçoando-se de acordo com os interesses hegemônicos, fazendo valer a concretização da lógica da racionalidade técnico-instrumental capitalista, sofisticando, cada vez mais, a fragmentação socioeconômica e territorial em Recife. O que fez desta cidade um dos lugares urbanos mais dinâmicos do ponto de vista econômico e, ao mesmo tempo, contraditoriamente, mais desiguais do Brasil.

ESTRUTURA URBANA NO BRASIL COLÔNIA (SÉCULOS XVI / XVII / XVIII)

O início da formação do espaço urbano recifense, no âmbito do processo de ocupação do território brasileiro pelos europeus, teve duas fases: uma primeira, que aconteceu, fundamentalmente, nas três primeiras décadas do século XVI, quando predominava uma lógica de ocupação aventureira do território e, uma segunda, a partir do final dos anos 1530, quando a ocupação teve uma perspectiva de maior controle das ações no território¹.

¹ Os autores deste capítulo não compreendem a história do Brasil, apenas, a partir da ocupação da sua área pelos europeus. Na verdade, a história do nosso país teve o seu início muito antes da chegada dos invasores europeus, uma vez que, em 1500, já existiam muitos povos indígenas ocupando nosso território, segundo demonstram os atlas históricos para o Brasil. Contudo, as classes dominantes

No que tange à primeira fase da referida ocupação, segundo Andrade (1979, p. 72), especificamente:

[...] nas três primeiras décadas do século XVI, quando os portugueses se limitavam a explorar e a fazer o escambo com os indígenas, adquirindo por baixo preço os produtos da terra, sobretudo, o pau brasil, fundavam apenas feitorias com armazéns na foz dos rios onde havia maior abrigo para as embarcações, feitorias que, na maioria das vezes, eram temporárias, pois eles se transferiam para outras localidades, quando se esgotavam os produtos explorados nas imediações.

Quanto à segunda fase, concorda-se com Bernardes (1996), quando este autor reconheceu que a história urbana do Recife teve seu início, verdadeiramente, no momento da ocupação holandesa (1630-1654), a despeito do fato de que, em 1537 já se tinha feito referência, no documento conhecido pela denominação *Foral de Olinda*, ao espaço no qual seria construída a cidade do Recife, em certa medida, delimitando áreas destinadas a usos privados e coletivos e regulamentando tais usos.

Naqueles tempos, tal como acontecia em todo o território colonial, o acesso e o uso do solo eram estabelecidos através do mecanismo de doação pelos donatários. Trata-se de uma prática que, mesmo após a promulgação da Lei de Terras, em 1850 e, da legislação urbanística, garantida pela Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, continua *mutatis mutandis* a ocorrer.

Acrescenta-se que, em 1587, segundo ainda o mesmo autor, havia

e opressoras, buscaram sempre apagar o legado dos povos indígenas, razão pela qual muitos deles foram dizimados, e povos africanos foram introduzidos à força e escravizados, tudo isso em função dos interesses hegemônicos do capitalismo.

sido mencionada a existência da ermida do Corpo Santo, situada na área onde hoje se acha localizado o Recife Antigo (bairro histórico da cidade), que seria, à época, uma “ponta de areia”: “Aí ‘vivem alguns pescadores e oficiais da ribeira, estão alguns armazéns, em que os mercadores agasalham os açúcares e outras mercadorias” (BERNARDES, 1996, p. 17).

Na medida em que a cidade surgiu, atrelada ao sentido especulativo inerente ao processo de ocupação territorial do Brasil pelos europeus, é evidente que, junto ao porto, foram-se implantando fixos ofertadores de serviços relacionados às atividades de exportação e importação (CASTILHO, 2015), dentre os quais se pode fazer menção aos seguintes: administrativos, de segurança (fortes), fiscais, armazenamento, reparação de navios, etc. A função portuária, portanto,

[...] atraía uma parte da renda gerada pela economia exportadora, que ficava assim aplicada no interior da colônia. A reprodução e ampliação de parte da economia colonial realizava-se no espaço da povoação do Recife, onde iam-se localizando os armazéns, as casas de negócios, os serviços que atendiam à população vinculada à vida do porto e do povoado. Soldados, clérigos, funcionários, também, faziam parte da divisão social do trabalho. Armazéns, vendas, tabernas, casas, fortificações, edifícios civis e religiosos, iam marcando a fisionomia urbana, materializando, poderíamos dizer, a estrutura social em formação e a atuação dos diversos grupos sociais que a compunham (BERNARDES, 1996, p. 18-19).

Trata-se, enfim, de uma nítida interrelação dialética entre as dimensões social e espacial da estrutura urbana, que já se faziam presentes

de maneira cada vez mais significativa, como uma totalidade complexa. Na realidade, era o modo capitalista de produção, circulação, distribuição e consumo que, em seu permanente afã de fazer-se presente em todos os lugares do mundo, reconfigurava e inseria mais um lugar no Mundo, visando ampliar as condições de atender aos seus propósitos, para o que, aliás, a urbanização constitui uma condição *sine qua non*.

Após realização de várias tentativas de investida da parte de outros povos europeus, visando ao domínio da costa oriental do Nordeste da América do Sul a fim de controlar notadamente a circulação do açúcar e, aproveitando-se das tensões ocorridas entre Portugal e Espanha – no período da União Ibérica (1580-1640) – finalmente, em 1630, os holandeses venceram os portugueses e desembarcaram em Pernambuco, permanecendo nesta capitania até 1654.

Possuindo um sítio geográfico semelhante aos de cidades dos Países Baixos, a área onde se localizou o primeiro porto da cidade do Recife foi a escolhida pelos holandeses para a implantação da sua capital na América (Figura 2 e 3).

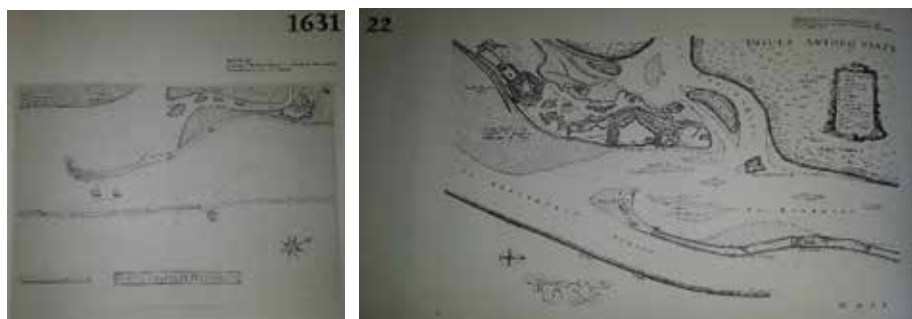


Figura 2 e 3 – Recife nos Primeiros Tempos da Invasão Holandesa. Fonte: Atlas Histórico- Cartográfico do Recife (MENEZES, 1988). Nota: Observa-se que, de 1631 (figura 2, à esquerda) a 1637 (figura 3, à direita), a área portuária da cidade e a das suas redondezas imediatas, tiveram significativo incremento urbanístico, através de aterros, construções e arruamentos, notadamente na Ilha de Antônio Vaz, a qual se pode ver, nitidamente, ao norte da restinga.

A área urbana foi, portanto, sendo alargada através da realização de aterros contínuos, até que, entre 1637 e 1644, com a chegada do Conde João Maurício de Nassau-Siegen, em Pernambuco, realizaram-se significativas obras urbanísticas que marcaram a expansão territorial da cidade de Recife. De acordo com Freyre (1981), tais obras fizeram parte do primeiro plano urbanístico das Américas. Com efeito, Andrade (1979, p. 79-80), acentua que a administração do Conde:

[...] voltou-se inteiramente para a ilha de Antônio Vaz, onde procurou construir uma grande cidade que teria o seu nome. No extremo Norte da ilha construiu o Palácio de Friburgo e, no Oeste, o Palácio da Boa Vista, suas residências. A Cidade Maurícia tinha um traçado no modelo norte-europeu, com o escoamento e canalização das camboas, sendo o material retirado do fundo do mangue, utilizado no aterro da área a ser ocupada pelas construções. Pontes e diques foram construídos, com delimitação da área da cidade que era defendida por fosso e estacada. Esta área era muito restrita, de vez que, margeando o rio, após a confluência do Beberibe com o Capibaribe, se estendia ao Norte do atual Palácio do Governo até a igreja do Espírito Santo, passando a Oeste pela igreja de Santo Antônio. Correspondia, assim, praticamente, à metade do atual bairro de Santo Antônio. Fora dos muros, no bairro de São José e, defendido ao Sul pelo forte das Cinco Pontas, Nassau fez construir pequenas casas a serem habitadas por pessoas de menores posses e consideração. Chamava-se esse trecho a Nova Maurícia. Ainda dotou a sua cidade de um jardim botânico e de um jardim

zoológico, organizando serviços de limpeza pública e de conservação das ruas, ladrilhando as mesmas e, para evitar a destruição do calçamento, proibiu a passagem dos carros de bois pelas mesmas (ANDRADE, 1979, p. 79-80).

Nota-se, assim, claramente, por parte das ações urbanísticas dos poderes instituídos, uma preocupação no que diz respeito à regularização do processo de ocupação, posta em prática, através de uma perspectiva de ordenamento territorial urbano, que realizou obras, ao mesmo tempo, de embelezamento, drenagem dos mangues e das camboas à semelhança com o que se fazia, por exemplo, na cidade holandesa de Amsterdã (Figura 4).

O traçado das ruas apresentava-se de maneira reticulada formando ângulos retos na confluência delas. Houve organização do uso do solo com base na divisão de classes (Cidade Maurícia *versus* Nova Maurícia) e, utilização de normas e regras, visando à manutenção de um lugar limpo e saneado. Com relação à Nova Maurícia, ressalta-se que:

[...] constituía-se em um bairro para os mais pobres, com casas de madeira provenientes da Holanda e as mesmas características da velha Maurícia: ruas reticuladas, terrenos divididos em blocos, canais e jardins. Não se pode esquecer que o traçado das duas, nova e velha Maurícia, correspondiam a projetos que, em grande parte, foram modificados, incendiados e, por este motivo, alguns casos não correspondiam à realidade atual (BARRETO, 1994, p. 34).



FIGURA 4 – Recife, quatro anos após a expulsão do Conde João Maurício de Nassau-Siegen. Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (MENEZES, 1988). Nota: Observa-se que, em 1648, não só a área portuária da cidade, como também, a da Ilha Antônio Vaz, haviam passado por significativas mudanças, destacando-se, ainda, a construção de um forte na porção continental, indicando o sentido da expansão posterior do espaço urbano em Recife.

No que tange ainda ao tratamento dos lugares da pobreza, na perspectiva do que se pode entender como “limpeza urbana”, ainda no século XVII, quase quarenta anos após a expulsão dos holandeses, o marquês de Montebello, interventor português que administrou a então capitania de

Pernambuco, na última década do século, coordenou uma série de ações, no sentido de eliminar os miasmas que havia nas áreas mais valorizadas da cidade, dentre as quais se achavam a área portuária e a periférica ao Porto.

A associação entre as ações urbanísticas dos administradores locais e os parâmetros técnico-científicos, baseados no que, posteriormente, chamou-se de sanitarismo, concernente ao estabelecimento de ambientes urbanos saudáveis, inclusive, para a continuidade da realização dos negócios, reconfigurou o processo de formação territorial *in situ*, inserindo a cidade na modernidade. E assim, Recife chegou ao século XVIII como uma das cidades que mais se destacava no Brasil, em termos de dinâmica urbana (Figura 5).



Figura 5 – Área Central do Recife no século XVIII.

Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (MENEZES, 1988). Nota: Observa-se que, neste século, a área central da cidade, então composta pela área portuária e pela Ilha Antônio Vaz, já estava, visivelmente, urbanizada.

Além destes espaços, poucas eram as áreas da cidade que, no século XVIII, se destacavam em termos de urbanização. Porém, a área conhecida como Boa Vista, ainda apresentando uma fisionomia próxima da de meios rurais, vinha sendo ocupada, muito embora de maneira menos intensa. A este respeito, Andrade (1979, p. 85-86) colocou que:

Ao terminar o século XVIII, o Recife era uma vila de menos de vinte mil habitantes, que ocupava as porções mais altas, à salvo das inundações, da península do porto e da ilha de Antônio Vaz, havendo uma certa concentração de habitações e plantios de fruteiras, do outro lado do rio, na Boa Vista. A maior porção deste bairro era ainda ocupada por manguezais, pois o leito do Capibaribe era bem mais largo que atualmente. À sua margem esquerda localizava-se na altura, da atual rua da Matriz e da rua do Hospício, enquanto a sua margem direita vinha até a atual rua da Palma. Ruas como a da Concórdia, a praça Joaquim Nabuco, a rua da Detenção, a rua da Aurora, o Cais José Mariano e a própria rua da Imperatriz eram, até então, ocupadas por manguezais, que foram sendo aterrados nos últimos anos do século XVIII e, a primeira metade do século XIX, para implantação de habitações.

Os aterros constituíram fator essencial da expansão da urbanização do Recife em função, principalmente naqueles tempos, da especificidade do seu sítio geográfico, o que ocorrera tanto por ações de pessoas pertencentes às classes sociais subalternizadas e oprimidas, quanto às dominantes e opressoras. Com isso, os aterros determinaram o nível do processo de valorização da terra urbana.

Contudo, de acordo com Barreto (1994), reitera-se que desde o século XVIII, talvez devido à saturação da sua Área Central (ainda em formação), a expansão urbana do Recife aconteceu, sobretudo, mais em áreas dos seus arredores – com a construção de casas em meio a e/ou acompanhadas de sítios, pomares, hortas e roças – do que na do seu centro.

ESTRUTURA URBANA NO BRASIL IMPÉRIO (SÉCULO XIX)

Diferentemente dos séculos anteriores, nos quais os produtores de *commodities* constituíam as frações visivelmente mais poderosas das classes dominantes e opressoras, em todos os níveis do território brasileiro, no século XIX, estes representantes do setor agrário-exportador da economia começaram a dividir, cada vez mais, seu poder com o setor comercial e imobiliário. Isto aconteceu de tal maneira que, durante este século e, adentrando-se no seguinte,

[...] nenhum ato do poder público, a nível local, foi pensado e executado sem que fosse consultada a Associação Comercial, ou sem que esta buscasse influir nos que atingiam mais diretamente seus interesses. A “acelerada expansão urbana do Recife no século XIX”, quando foram realizados vários melhoramentos, fazendo a cidade ultrapassar seus limites coloniais dos bairros do Recife, São José e Santo Antônio, expressam claramente “o engrossamento do fluxo comercial”, através do seu porto (BERNARDES, 1996, p. 117).

Ainda durante a primeira metade do século XIX, em função do crescimento das rendas obtidas pelos proprietários de terras e de estabelecimentos comerciais envolvidos diretamente na exportação das

principais *commodities* da época (açúcar, algodão, couro) pelo porto do Recife, o espaço da cidade conheceu, novamente, um acelerado crescimento urbano.

Consequentemente, além do crescimento da sua população urbana, notou-se que o seu espaço continuou expandindo-se e, modernizando-se de tal maneira que, em 1823, Recife foi elevada à categoria de cidade. Neste sentido, houve a:

[...] abertura de ruas, quase sempre conquistadas aos mangues, através de aterros feitos pelo Poder Público e, por particulares e reconstrução de pontes que ora cortavam o rio, ora os pequenos canais e camboas. Surgiram as pontes de Tacaruna, no caminho de Olinda, dos Afogados, ligando o dique – rua Imperial aos Afogados – e da Madalena. Foi a época, também, em que comerciantes ingleses se estabeleceram no Recife, construindo sua Igreja Anglicana, seu Cemitério e, introduzindo hábitos de passeio pelas ruas e, de uso de roupas leves (ANDRADE, 1979, p. 86-87).

Quando do período em que, a então Província de Pernambuco havia sido presidida por Francisco do Rego Barros, o Conde da Boa Vista (de 1837 a 1844), uma série de obras urbanísticas foi, por ele, realizada para favorecer a expansão urbana do Recife, articulando esta cidade aos seus entornos imediatos e distantes.

Nesse sentido, além da construção de estradas carroçáveis, ligando outros lugares localizados na hinterlândia do Recife ao seu porto, o referido administrador territorial, também ocupou-se da realização de obras, visando ao melhoramento urbano e ao embelezamento da cidade. A respeito das obras de melhoramento urbano, o mesmo autor acentua o

seguinte:

[...] cemitérios foram construídos, a fim de que se evitasse o sepultamento de pessoas ricas em igrejas e, de pobres no próprio campo, foi instalado um sistema de iluminação pública à luz de lampiões, reconstruído o Palácio do Governo, organizada uma companhia de abastecimento d'água – a Companhia de Beberibe, etc. Essa Companhia, promovendo a construção de chafarizes e o encanamento d'água do rio Beberibe e do Prata, para os bairros centrais – Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista –, vinha libertar a população de um sistema de abastecimento bastante primitivo e, feito por canoas, que tiravam água do Capibaribe e do Beberibe, no trecho em que os mesmos não sofriam a influência da maré (ANDRADE, 1979, p. 87).

À frente da Companhia de Obras Públicas da Província de Pernambuco instituída na época, o engenheiro francês Louis Léger Vauthier – que chegaria ao Brasil como membro de uma missão técnica francesa, facilitada pelo Conde da Boa Vista – estimulou a implementação de uma série de inovações na cidade, de tal maneira que, segundo Barreto (1994, p. 48),

Em 1840, iniciou-se a arborização da cidade, até então, considerava-se que as árvores seriam atributos do meio rural. Os serviços de infraestrutura, como abastecimento d'água, saneamento, iluminação pública e transportes coletivos, se incorporaram lentamente às atribuições da administração do município. Companhias particulares

foram contratadas pelo Poder Público para suprir a demanda de tais serviços, se bem que estes eram de má qualidade, atendendo às necessidades das classes mais abastadas.

No que concerne à realização das obras voltadas ao embelezamento da cidade, seguindo uma tendência mundial, na época, os profissionais europeus participantes da missão francesa, alguns dos quais especialistas em obras urbanísticas, convidados, como se disse antes, pelo Conde da Boa Vista, deixaram marcos importantes, ainda hoje, visíveis no espaço urbano recifense.

A missão técnica francesa [...] muito contribuiria para a modernização física e mental da cidade. Vauthier, com suas ideias socialistas e sua capacidade artística, seria o responsável pelo traçado das estradas de penetração na zona açucareira e pela construção de edifícios de grande valor arquitetônico, como o Teatro Santa Isabel. Acredita-se que foram planejados por ele, ou por outros arquitetos por ele influenciados, certas casas ricas como a da família Tavares, no Entroncamento e a casa da família do Barão Rodrigues Mendes, em Ponte d'Uchoa, hoje sede da Academia Pernambucana de Letras (ANDRADE, 1979, p. 88).

Ainda na primeira metade deste século, segundo Andrade (1979), a cidade continuou a crescer e arquitetos franceses e brasileiros continuavam a assinar a realização de outros edifícios imponentes, a exemplo da Casa de Detenção (atual Casa da Cultura de Pernambuco), no bairro Santo Antônio e, do Ginásio Pernambucano, no bairro Boa Vista, ambos projetados pelo arquiteto Mamede Ferreira.

Generalizou-se, também, o uso de transportes como as charretes e carruagens, os quais começaram a substituir as cadeirinhas de arruar e as redes transportadas pelas pessoas feitas escravas pelas classes dominantes e opressoras no Brasil. Para isso, reitera-se, expandiram-se as malhas das vias de comunicação, articulando os vários espaços da cidade.

Ademais, a introdução dos transportes coletivos estimulou a ocupação de áreas periféricas à cidade – os arrabaldes – alguns dos quais haviam sido engenhos, pelas famílias pertencentes às classes dominantes e opressoras, através da construção de casas imponentes para residência e/ou veraneio, em meio a extensos espaços verdes e, próximas ao rio *Capibaribe*, cujas águas eram utilizadas para abastecimento, banhos, lazer, contemplação, etc. Destarte, Monteiro, Apipucos, Casa Forte, Poço da Paneja, Manguinhos, Ponte d’Uchoa, foram se formando como lugares da Recife atual.

A abolição da escravatura (1888), sem o acompanhamento de uma reforma agrária, de políticas públicas e de meios de vida, tal como alertado por Joaquim Nabuco, no seu livro *O Abolicionismo*, reforçou ainda mais o processo de crescimento de áreas desprovidas das políticas urbanas promotoras do bem estar social.

Daí o aumento considerável da construção de palafitas – os chamados mocambos – suspensas sobre os manguezais da cidade. Nessas habitações, construídas de restos de madeira, ramagens, de folhas de flandres, etc., localizava-se toda uma população pobre e sem condições de obter uma habitação de melhor qualidade (ANDRADE, 1979, p. 93).

Durante a segunda metade do século XIX, ressalta-se que a malha da circulação urbana apresentava uma configuração espacial radial, pela

qual se notava que, as estradas, partindo das áreas da hinterlândia recifense, buscavam a direção do porto e vice-versa, a exemplo do que acontecia com a rede hidrográfica (Figura 6).



Figura 6 – Recife no século XIX, com destaque para o bairro Recife (área portuária) e a Área Central, com a articulação da área portuária, Ilha Antônio Vaz e Boa Vista. Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (MENEZES, 1988).

Nota: Observa-se que, neste século, a Área Central da cidade já apresentava uma visível urbanização compacta em sua totalidade.

Desse modo, a estrutura urbana da Área Central do Recife, na segunda metade do século XIX, já se aproximava do que se tem hoje como espaço urbano produzido. O que também pode ser dito para áreas situadas nos seus entornos imediatos e distantes, já configurando o núcleo da formação da futura área metropolitana do Recife.

ESTRUTURA URBANA NO BRASIL REPÚBLICA (SÉCULO XX)

Não obstante as experiências urbanísticas dos períodos das administrações dos Condes João Maurício de Nassau-Siegen e da Boa Vista, foi no século XX que, se inaugurou de maneira nítida o uso dos planos urbanísticos, no processo de urbanização na perspectiva, principalmente, de controlar a dinâmica do processo de urbanização. O que, em países como o Brasil, significava, ao mesmo tempo, controlar, de modo mais sofisticado, os movimentos das classes sociais indesejadas no território urbano, disponibilizando o espaço, preponderantemente, para atender aos interesses das classes dominantes e opressoras.

No caso do espaço urbano em Recife, por exemplo, passou-se a controlar de maneira dita “racional”, as tendências e os rumos do processo de expansão urbana, tanto do ponto de vista físico, quanto simbólico, com vistas a tornar o seu espaço mais fluido, para a realização dos interesses econômicos dominantes e opressores (Figura 7), fazendo do espaço uma instância social usada como recurso preponderantemente econômico.



Figura 7 – Recife: uma cidade fortemente urbanizada. Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (MENEZES, 1988).

Nota: quanto mais próximo dos bairros da Área Central (Recife, Santo Antônio, São José e porções dos espaços em Boa Vista e Santo Amaro), maior era a intensidade da urbanização, muito embora se perceba que, por outro lado, a urbanização ia se adensando, cada vez mais, para espaços da hinterlândia da referida área, utilizando-se dos principais eixos viários que dela partiam.

Os planos propostos para o Recife, a partir de fins da República Velha, denotam a absorção e incorporação do ideário do urbanismo moderno. Se compararmos esta experiência com a preocupação dos médicos pela cidade no século XIX, observamos uma diferença de enfoque caracterizada pela emergência de uma maior racionalidade. Essa racionalidade é caracterizada por diversos aspectos, entre eles, a consideração da cidade

inteira como universo de intervenção, inaugurando a ideia de um planejamento global, até então inexistente, nas propostas de modificação da estrutura físico-espacial do Recife, ao contrário das realizações urbanísticas anteriores a 1930, caracterizadas por intervenções pontuais, como no caso da reforma do bairro do Recife, na década de 10 ou na urbanização do Derby e, na abertura da Avenida Boa Viagem, na década de 20 (OUTTES, 1997, p. 213).

Ressalta-se que, em Recife, a expansão urbana já havia ultrapassado sua escala intraurbana, adentrando-se, cada vez mais, em espaços de outros municípios limítrofes, os quais, posteriormente, formariam a futura Região Metropolitana do Recife (RMR), transformando as paisagens das áreas absorvidas pela referida urbanização.

Obedecendo aos imperativos da tendência de homogeneização do espaço, com a finalidade de atender, de maneira cada vez mais eficiente aos interesses inerentes ao modelo de desenvolvimento histórico-geográfico desigual e combinado do capitalismo, continuava-se a, sob influências externas, impor uma forma de reorganização espacial, semelhante àquela dos países detentores do poder geoeconômico mundial.

Em 1909, a partir do traçado da Avenida Marquês de Olinda e Rio Branco, abertas com a finalidade de ligar a zona portuária ao sistema viário da metrópole, todo o desenho urbano do velho bairro foi modificado, sacrificando a Matriz do Corpo Santo e os Arcos de Santo Antônio e da Conceição. À moda dos princípios do plano Haussmann, em Paris, o Recife se modernizava para euforia dos seus administradores. Todo o conjunto

acompanha o novo ritmo imposto; desde a implantação dos edifícios na quadra, passando para o traçado das ruas, até chegar às edificações ecléticas, bem ao gosto do início do século (BARRETO, 1994, p. 54).

O processo de modernização acima colocado, aconteceu em Recife, sem nenhum respeito à história e à cultura locais, passando por cima, como um rolo compressor, de tudo o que encontrava em seu caminho, destruindo, inclusive, monumentos de grande valor simbólico para o lugar.

O crescimento urbano levou governadores e prefeitos a procurarem modernizar a cidade; foi o que fez Sigismundo Gonçalves, destruindo o velho bairro do Recife, a sua tradicional igreja do Corpo Santo e os famosos Arcos, para rasgar duas avenidas – a Rio Branco e a Marquês de Olinda – que ligassem o porto às duas pontes que demandavam Santo Antônio. Novas obras foram sucessivamente feitas [...] como o Saneamento [...]; a modernização de edifícios públicos, as obras do porto para que o mesmo desse calado a embarcações de maior porte, aterros como os do Parque Amorim e Treze de Maio. Após a Revolução de 30, foi feita a modernização do bairro de Santo Antônio, com a destruição de velhas ruas e a abertura da Avenida Guararapes e, posteriormente, a dos bairros Boa Vista – Avenida Conde da Boa Vista – e de São José – Avenida Dantas Barreto. Esse processo de modernização foi feito sem a menor sensibilidade, sem o menor respeito à memória nacional, com a destruição das características da velha cidade e de monumentos históricos do maior

valor e importância. Pouco resta, nos bairros centrais do Recife, das construções dos séculos XVIII e XIX (ANDRADE, 1979, p. 96).

Na verdade, o que interessava aos Poderes instituídos, reitera-se, era adaptar o espaço urbano às vicissitudes históricas inerentes às necessidades de fluidez permanente do capital, a fim de que as *commodities* chegassem ao Porto de maneira mais rápida. A este respeito, Barreto (1994, p. 60), acentua que:

Durante a década de trinta, o Poder Público direcionou a sua atuação sobre a cidade, basicamente, em duas direções: a primeira, através dos planos de embelezamento das cidades, modernizando-as, segundo os moldes higienistas e humanistas, vigentes na Europa; a segunda forma de atuação é mais discreta, atuando sobre as classes trabalhadoras, com a criação de uma legislação específica e na repressão dos movimentos operários. Ambas fazem parte do suporte estrutural, que marcaria a passagem da cidade comercial para a industrial e, da nova postura assumida pelo Estado, a de mediador das relações entre capital e trabalho.

Da mesma maneira, esse processo de homogeneização do espaço não respeitou a presença de populações das classes subalternizadas e oprimidas nos territórios mais uma vez cobiçados pelo capital, passando, também, por cima delas. Desse modo, muitos desses territórios foram suprimidos pelos Poderes instituídos, a exemplo do que aconteceu na área em que foi construída a avenida Agamenon Magalhães.

Para isso, se havia criado a Liga Social Contra os Mocambos (LSCM), sob a intervenção do Estado Novo, em Pernambuco, personificada em Agamenon Magalhães. Essa instituição, portanto, viabilizou, através do discurso higienista, a expansão dos interesses dominantes no espaço urbano local, continuando a expulsar os pobres das áreas que se valorizavam pela dinâmica do mercado fundiário-imobiliário-comercial-financeiro.

As ações da LSCM e a sua natureza foram muito bem analisadas por Mello (1985), que demonstrou como a chamada “cidade dos mocambos” foi, paulatinamente e, cada vez mais, perdendo espaço para o que se chama de “cidade do capital”. O que terminou acontecendo, tal como desejado pelas classes dominantes e opressoras, a despeito de ter havido reações e resistências da parte das classes que perdiam seus espaços, inclusive, espaços cujos terrenos haviam sido construídos por elas mesmas, no curso da sua existência na cidade.

ESTRUTURA URBANA DESDE MEADOS DO SÉCULO XX

No decorrer do século XX, a urbanização em Recife continuou seguindo a lógica hegemônica acima ressaltada, a crescer e expandir-se, incorporando cada vez mais, espaços ao seu território. Neste período, a expansão urbana aconteceu mediante um processo de urbanização que, sobretudo, a partir do final dos anos 1960, denominou-se de urbanização metropolitana.

De acordo com Bernardes (1996, p. 77-78), no curso dos anos 1960 e 1970, numa fase da história da urbanização dita tecnocrática, calcada no discurso do planejamento estatal, por meio da realização de grandes obras urbanísticas, concretizou-se:

- [...] a chamada urbanização do cais da Rua da Aurora (1969), a construção do Ginásio de Esportes (1969/1970)
- [...] e a nítida preocupação com a questão viária,

notadamente, aquela que propiciasse um melhor fluxo ao crescente número de automóveis particulares [...]. Ainda dentro do aspecto de transformação urbanística, em função do tráfego de veículos, deve ser incluída tentativa de regulamentação dos estacionamento [...] e incentivos dados pela Prefeitura à construção de edifícios-garagem, via isenções fiscais. No plano viário, merece destaque a construção da então Avenida Canal, que viria a ser denominada Avenida Agamenon Magalhães, não só, por suas implicações no sentido da mais fácil comunicação Norte/Sul [...], mas, também, porque esteve associado à intervenção nas denominadas “áreas problemas da Capital”.

Trata-se da retomada, agora de maneira mais sistemática, da racionalidade do fazer urbano que se inaugurara na década dos anos 1930, tal como visto anteriormente; o que aconteceu no sentido de aprofundar ainda mais a ideia de cidade mais fluida – tanto em termos físicos, como simbólicos – para o capital.

Trata-se, por outro lado, da viabilização do que se tem denominado de “cidade do automóvel”, superpondo-se sobre a “cidade das pessoas”, na medida em que o seu espaço ia-se tecnicizando-se, cada vez mais, sempre de acordo com os interesses alheios ao lugar, ou seja, com os interesses do mercado viabilizados por um tipo de Estado que faz valer uma urbanização de carácter preponderantemente técnico.

Assim, a história do crescimento urbano apresenta a história do “Estado-Engenheiro” – urbanizado –, organizando uma rede de transporte que direcionava a expansão da cidade: “Por esses tentáculos, através dos

quais a cidade se ia ampliando, observa-se a influência que sobre seu traçado geral foi sendo exercida pelas vias e circulação irradiadas, a partir do núcleo central”, escreve Mario Lacerda de Melo. Observa ainda, “que a cidade torna-se cada vez menos um produto sociocultural e, cada vez mais, um produto técnico”. Articula-se, então, a visão do “Estado-Engenheiro” ao seu papel contemporâneo de planejamento em bases técnicas. No entanto, se é esta a visão que se impõe na apresentação da história local, o geógrafo, quando trata da história econômica geral, é capaz de identificar fenômenos de dominação que vinham formando “uma rede urbana artificial, implantada em função do mercado externo e, não, das necessidades do país” (BITOUN, 1994, p. 40).

Esta dimensão técnica da urbanização foi encorajada, reitera-se, desde a década de 1930, tendo sido, portanto, muito eficaz para concretizar a intencionalidade de modernizar a cidade, no sentido de torná-la fator da viabilização da geração permanente de riquezas, somente para as classes dominantes e opressoras. Para isso, o Estado intensificou o uso da ciência na gestão urbana.

A conjunção das ideias dos urbanistas aos atos do governo, proporcionou as condições indispensáveis para a efetivação da ansiada modernização da cidade do Recife. A ansiedade por modernização, sentida pelos governantes e urbanistas, provinha da necessidade de modificar nos lugares do centro, o tecido colonial, por representar insalubridade e incompatibilidade com o

tráfego de veículos motorizados e, de controlar a intensa expansão de seu espaço construído, tanto no lugar urbano, como no suburbano. A cidade crescia e, tornar positivo esse crescimento, constituiu-se na essencial tarefa do governo municipal (PONTUAL, 2001, p. 80).

Foi nessa perspectiva que, por exemplo, de acordo ainda com Bernardes (1996), planejou-se também, a urbanização do Cais do Apolo, onde hoje se localizam sedes de instituições públicas e privadas importantes e, no caso do tratamento da situação dos vendedores ambulantes da área central da cidade, “[...] o tratamento dado [...] foi a reedição da tradicional ‘limpeza’ do Centro da Cidade. [...] Tais operações contavam, sempre, com o apoio do setor do comércio estabelecido, através de aplausos dos seus órgãos de classe”.

As referidas ações urbanísticas demonstram o Estado novamente agindo para atender os interesses hegemônicos. O que acontecia, reitera-se, não somente no sentido de remover populações indesejadas dos lugares cobiçados, mas, ao mesmo tempo, destruir o patrimônio histórico-artístico-cultural da cidade, a exemplo do que, também, aconteceu com a rua Augusta, para a construção da avenida Dantas Barreto. Neste último caso, constituiu-se:

[...] o que se pode denominar de “a batalha dos Martírios”, dado o fato que a abertura da Avenida Dantas Barreto, além da derrubada de centenas de casas, implicava, também, a demolição da Igreja dos Martírios, edifício do século XVIII e, que se tornou o centro da discussão entre o poder municipal e os que lutaram por preservá-la (BERNARDES, 1996, p. 87).

Mas, nem mesmo este movimento, que envolveu, inclusive, entidades e intelectuais nacionalmente reconhecidos provenientes das classes dominantes, conseguiu obter o êxito almejado. Isto porque a urbanização tecnicista, visando à modernização conservadora do espaço urbano – a qual acaba sendo dolorosa para muita gente –, mostrou-se muito mais forte, derrubando tudo o que para os seus promotores seria “uma pedra no meio do caminho” dos interesses econômico-financeiros.

RUGOSIDADES DA ESTRUTURA URBANA HISTORICAMENTE HERDADAS: TENTATIVAS DE SUPERAÇÃO

A fragmentação socioeconômica e territorial em Recife foi, inicialmente, representada por Castro (1954), Freyre (1981) e Melo (1978), dentre outros autores locais, pela visível desigualdade entre as “terras firmes” e as “áreas de manguezais”: as primeiras de grande valor econômico, justificando sua maximização, em termos da construção dos sobrados, residências das classes dominantes e opressoras e, as segundas, que constituíam espaços economicamente desvalorizados, em função da dificuldade para se construir, razão pela qual se tornaram espaços ocupados pelas classes subalternizadas e oprimidas, nas quais levantavam os seus mocambos.

Todavia, os autores acima referenciados não negligenciaram o fato de que havia certa proximidade entre as formas de habitação acima destacadas. Nas palavras de Melo (1978, p. 68), por exemplo, “não longe deles [dos espaços de terra firme], ou até beirando-os, existiam as áreas dos manguezais...”. Mais tarde, a proximidade social entre os habitantes destas áreas foi constatada de maneira mais enfática por Bitoun (1996, p. 44-45), ao afirmar que:

[...] no Recife, nenhuma concentração de população de renda alta e média está localizada a mais de 1.200 m de um assentamento popular, gerando práticas sociais

de vizinhança entre setores sociais que convivem no mesmo bairro. No entanto, existem [...] bairros, exclusivamente, ocupados por populações de baixa renda, em localizações periféricas, dificultando o acesso ao mercado de trabalho e, tornando ainda mais remotas, as perspectivas de mobilidade social.

A referida proximidade, no entanto, não significa que existam relações de cooperação social, o que se deve, sobretudo, à permanência da dimensão racista e preconceituosa das classes dominantes e opressoras, com relação às subalternizadas e oprimidas, fazendo com que estas sempre sejam mantidas afastadas das anteriores.

O processo de formação da estrutura urbana em uma sociedade de classes, como é o caso da capitalista, compreende, portanto, o resultado de tensões e conflitos suscitados pela consciência da natureza das contradições inerentes ao modelo de desenvolvimento histórico-geográfico desigual e combinado, que se materializou e permaneceu na cidade.

Na medida em que, notadamente, em função da diversidade socioterritorial, as intencionalidades homogeneizadoras do espaço nunca conseguem concretizar-se, tal como requer a racionalidade técnico-instrumental capitalista, desde cedo, a partir da observação dos processos territoriais em sua complexidade, constatou-se que:

O Recife [...] não é cidade duma só cor, nem dum só cheiro [...]. Por seu arranjo arquitetônico, pela tonalidade própria de cada uma de suas ruas, o Recife é desconcertante, como unidade urbana, impossível mesmo de se caracterizar. Casas de todos os estilos. Contrastes violentos nas cores gritantes das fachadas. Cidades feitas de manchas locais diferentes, não por

onde se possa apanhar na fisionomia das casas o tom predominante da alma da cidade [*sic*] (CASTRO, 1954, p. 11).

Com a finalidade de deslindar a discussão empreendida, utilizando-se do aspecto visível da paisagem residencial entre “áreas de casas aristocráticas, a exemplo dos sobrados” e, “áreas de casas proletárias, as dos mocambos” – hoje, torres de apartamentos e favelas –, claramente presentes na paisagem urbana da cidade do Recife, reforçou-se a ideia de que esta cidade possui uma estrutura urbana, exacerbadamente fragmentada, do ponto de vista social.

Tomando partido pelas classes subalternizadas e oprimidas, passou-se a valorizar as territorialidades destas classes sociais, defendendo a ideia, segundo a qual o mangue constituía um ecossistema “camarada” que as atraía, na medida em que lhes “dava casa e comida: mocambo e caranguejo”. Em sendo assim, Castro (1954, p. 29-30), reforçou a necessidade de valorizar-se:

Os mangues do Capibaribe [que] são o paraíso do caranguejo. Se a terra foi feita pró homem, com tudo para bem servi-lo, também o mangue, foi feito especialmente pró caranguejo. Tudo aí, é, foi ou está para ser caranguejo, inclusive, a lama e o homem que vive nela. A lama misturada com urina, excremento e outros resíduos que a maré traz, quando ainda não é caranguejo, vai ser. O caranguejo nasce nela, vive dela. Cresce comendo lama, engordando com as porcarias dela, fazendo com lama a carinha branca de suas patas e a geleia esverdeada de suas vísceras pegajosas. Por outro lado, o povo daí vive de pegar caranguejo,

chupar-lhes as patas, comer e lamber os seus cascos, até que fiquem limpos como um copo. E, com a sua carne feita de lama, fazer a carne do seu corpo e a carne do corpo dos seus filhos. São cem mil indivíduos, cem mil cidadãos feitos de carne de caranguejo. O que o organismo rejeita, volta como detrito, para a lama do mangue, para virar caranguejo outra vez [sic].

A citação remete-nos ao ciclo do caranguejo como, na verdade, ao contexto complexo de um conjunto de condições que explicavam e, que ainda hoje, continua explicando, as razões que têm influído na localização de populações pobres, oriundas das classes subalternizadas e oprimidas, em áreas próximas aos manguezais da cidade, o que é, ao mesmo tempo, algo estrutural e conjuntural para as referidas populações.

Em função de tais condições, fundamentais e vitais à existência – trabalho, sobrevivência, vida – dessas classes sociais, parte das áreas próximas aos manguezais da cidade, então sujeitas a alagamentos constantes, foram, paulatinamente, aterradas pelas referidas populações, a fim de levantarem os seus mocambos e, por seu turno, estarem perto do que a cidade poderia proporcionar-lhes. Isto porque o território também é usado para fins de abrigo e proteção, por parte dos despossuídos.

Foi assim que, transformando terrenos alagáveis em terras firmes, tal como se disse anteriormente, construiu-se uma parte considerável do espaço urbano em Recife, áreas que, posteriormente, foram valorizadas pelos interesses hegemônicos locais. Entretanto, o povo reagiu às constantes investidas dos interesses dominantes e, mobilizou-se, ao longo do tempo. Como resultados dos seus movimentos sociais, destacam-se, por exemplo, algumas conquistas alcançadas, nos territórios Coque e Brasília Teimosa.

No Coque [o Estado] lançou o “Projeto Recife”, que contemplava a distribuição de títulos de propriedade da terra e a urbanização de áreas de favelas. [...] Parcela da população da cidade, aquela cujas características socioeconômicas estavam, para grande parte, aquém da pobreza, derrotaram poderosos interesses financeiros e imobiliários. Em Brasília Teimosa, o projeto que seria implementado pela URB [Empresa de Urbanização do Recife], volta às gavetas ou aí permanece, sendo substituído pelo que foi denominado de “Projeto Teimosinho”, elaborado pelo Conselho de Moradores, com a assessoria de alguns técnicos, apoio da Igreja Católica e de alguns políticos. [...] Fundamentalmente, como vimos, a Prefeitura passou a levar em conta as organizações populares e, pensou mesmo em certa medida, incorporá-las ao planejamento e execução de determinadas ações (BERNARDES, 1996, p. 104).

No início da década dos anos 1980, foram instituídas, sob pressão popular, as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), de acordo com uma lei municipal que visava a garantia da permanência das famílias, que os haviam ocupado no curso da história urbana em Recife. Enquanto que esta lei data de 1983, quando foi inserida na Lei de Uso e Ocupação do Solo de Recife, o Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social (PREZEIS) foi instituído em 1989, constituindo-se como um fórum de discussão dos problemas urbanos, atinentes às ZEIS, a fim de encorajar um planejamento participativo, com a finalidade de integrar estes territórios ao espaço urbano.

Isso mostra o papel que, também, os movimentos sociais exercem no processo histórico de urbanização do espaço geográfico, fazendo valer as

suas intencionalidades, através da expansão, também, dos seus territórios. Em Recife, por exemplo, as experiências de mobilização socioterritorial foram retomadas após o longo hiato proporcionado pelo período do regime militar. Com isto, os processos que haviam acontecido nos anos de 1950/1960, em que as classes subalternizadas e oprimidas organizaram-se e mobilizaram-se, a partir dos seus bairros como territórios vividos, de maneira mais sistemática, foram retomados no âmbito da luta pela conquista do seu direito à cidade, politizando a questão urbana em escalas mais abrangentes.

Segundo Cézár (1985, p. 163), os movimentos de bairro constituíram exemplos significativos na referida conquista, na medida em que atuavam na busca de concretizar o objetivo, de acordo com o qual desejavam “promover o bem-estar da comunidade e lutar por melhorias do bairro”. Algumas delas [...] iam além [...] e entre seus objetivos estava “a promoção da classe proletária” [e/ou] “Educar seus membros dentro dos princípios democráticos e nacionalistas, da independência econômica do país e nas reformas estruturais necessárias ao seu desenvolvimento social”. Pautas que, paulatinamente, foram ampliadas, em razão da necessidade de aprofundamento, no âmbito do pensar e realizar ações voltadas à superação da lógica do desenvolvimento histórico-geográfico desigual e combinado, em sua complexidade.

Nessa perspectiva, a compreensão do movimento ambientalista, no bojo da expansão urbana em Recife, só pode acontecer no âmbito do entendimento da lógica da produção capitalista da cidade. Isso se justifica, principalmente, pelo fato de que a dimensão da natureza natural, inerente ao meio, é exacerbadamente alterada, em função da lógica de crescimento econômico a todo custo. Daí a relevância deste movimento na tentativa de preservar e/ou conservar as águas, a vegetação, o ar puro, o solo, etc. – elementos fundamentais, utilizados pelas populações de vários territórios da cidade –, fazendo valer sua condição de bens comuns da humanidade,

além de minimizar os efeitos do passivo ambiental que, por sua vez, recaem sobre a sociedade como um todo.

O ambientalismo consolidou-se no mundo, a partir dos anos 1960, em países do Hemisfério Norte, em função, mormente, do aumento da sensibilização acerca da questão ambiental, evidenciada por estudos científicos que atestaram os impactos sobre os referidos elementos da natureza e, por sua vez, as populações causadas pela lógica do modo de produção hegemônico. Foi assim que o movimento ambientalista surgiu, no âmbito do conjunto dos movimentos contestatórios que marcaram a década, tais como, os movimentos por direitos civis e pela igualdade de gênero, bem como os antinucleares, de estudantes, dentre outros. A contribuição de Carson (1962), através da sua obra *A Primavera Silenciosa*, é considerada como pioneira.

Seguem-se outros fatos, na década de 1970, a exemplo dos que concernem à realização dos encontros internacionais sobre o tema da questão ambiental, promovidos pelo Clube de Roma e pela ONU, em Estocolmo (1972), através dos quais, se elaborou relatórios como o “Nosso Futuro Comum”. Este foi um dos primeiros esforços, no sentido de analisar e sintetizar as consequências globais do ritmo e da forma do desenvolvimento histórico-geográfico desigual e combinado, em sua complexidade, o que não deixou de ter repercussão também no Brasil, na medida em que a resolução da questão ambiental requer a eliminação das desigualdades e injustiças socioterritoriais nas cidades.

Com efeito, segundo Viola (1987), no Brasil, durante os anos 1960, as primeiras organizações desta natureza, aconteceram em comunidades rurais que objetivavam estabelecer um meio de vida alternativo, ao que se praticava nos centros urbanos, bem como, através da atuação de cientistas, estudantes e profissionais liberais urbanos, preocupados com a questão. Foi neste contexto, que as organizações do terceiro setor emergiram como agentes ativos, do que se chamou de movimento ambientalista, o qual

se expandiu nas cidades, através de uma perspectiva multisetorial. As organizações não-governamentais (ONG) emergiram como uma maneira de redefinir as relações entre os indivíduos/comunidades, o poder público e o mercado (LEIS,1999).

A situação de mal-estar, com relação ao uso da natureza em uma cidade em que parte significativa das suas populações ainda não havia conquistado sua condição de cidadania, suscitou, em 1979, a criação da Associação Pernambucana de Defesa da Natureza (ASPAN) e os Movimento em Defesa da Mata do Engenho Uchôa, em associação com a Sociedade Nordestina de Ecologia (SNE) – esta, criada em 1986 – compondo o quadro das entidades pioneiras do ambientalismo recifense (SILVA, 2013).

As instituições acima mencionadas, contribuíram não somente para a defesa da natureza natural, mas, ao mesmo tempo, para a promoção de um meio ambiente urbano mais equilibrado, procurando fazer valer os princípios da racionalidade ambiental (LEFF, 2001). Isso aconteceu, através de ações de conscientização, denúncia, estudos técnicos e formação pautada por uma complexa, ampla e profunda educação ambiental.

Dentre os principais resultados de tais ações para a construção do espaço urbano em Recife, destacam-se os seguintes: a resistência, por 41 anos, do Movimento em Defesa de uma área de 192ha (1% do território da cidade), da Mata do Engenho Uchôa, contra os interesses do capital imobiliário-comercial-financeiro e, a luta pela preservação dos biomas mata atlântica, restinga e manguezal, em 11 bairros da cidade, que compreendem a área em questão. Tais ações iniciaram-se quando empresas da construção civil da cidade desejavam utilizar as referidas áreas para construir edifícios de luxo, em 1979 (SILVA, 2013), suprimindo a natureza e verticalizando a paisagem.

Em diferentes frentes de luta, no âmbito metropolitano, a ASPAN atuou em defesa do “verde”, em inúmeras oportunidades, através de manifestações que denunciaram a deposição de lixo radioativo em

Pernambuco (1987), o despejo de resíduos industriais nos rios e a proposta de instalação de um complexo de incineradores de lixo tóxico e perigoso (1991), proveniente dos países do “primeiro mundo”. Além disso, também atuou contra o corte e aterro de manguezais, no município do Cabo de Santo Agostinho, para a construção do Complexo Industrial-Portuário de Suape e, posteriormente, em 1990, para a instalação de um hotel do grupo Caesar Park (ASPAN, 2018). A entidade, também, organizou e participou de inúmeros fóruns interligados nas mais variadas escalas da luta ambiental, tal como o Fórum Lixo e Cidadania, criado em 1998, o qual, além de aproximar representantes do poder público e da sociedade civil, em torno da temática dos resíduos sólidos, contribuiu para a formação de catadores de recicláveis e deu apoio organizacional à formação de cooperativas de trabalhadores neste setor.

É, portanto, no âmbito de uma cidade produzida de maneira, exacerbadamente, desigual e injusta, que as classes subalternizadas e oprimidas conseguem construir e manter os seus territórios, fazendo valer, também, os seus interesses no processo de urbanização.

Destarte, é através de ações voltadas à conquista de terra firme, para levantar suas casas, de mobilizações para a conquista de bens de consumo coletivo (escola, posto de saúde, parque, etc.), e, de organização e mobilização junto a redes de movimentos sociais, na perspectiva de obter um meio ambiente promotor da cidadania, do bem-estar e do bem viver, que as classes subalternizadas e oprimidas influem no processo de urbanização.

Acredita-se que, somente dessa maneira, conseguir-se-á fazer valer as suas intencionalidades na busca da conquista efetiva do direito à cidade, superando os males decorridos de um território cujo processo de produção permanece, no tempo histórico do capitalismo no Brasil, fragmentado, desigual e injusto.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, G. O. de. **Montebelo, os Males e os Mascates**. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1969.

ANDRADE, M. C. de. **Recife: Problemática de uma Metrópole de Região Subdesenvolvida**. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 1979.

BARRETO, A. M. M. **O Recife Através dos Tempos. A Formação da sua Paisagem**. Recife: Edições Fundarpe, 1994.

BERNARDES, D. **Recife: O Caranguejo e o Viaduto**. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 1996.

BITOUN, J. Recife, uma Interpretação Geográfica. In: CARLOS, A. F. A. (Org.). **Os caminhos da Reflexão sobre a Cidade e o Urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

_____. Análise dos Bairros do Recife através da Distribuição da Renda. **Revista de geografia**, Recife, Edição especial, p. 41-55, julho 1996.

CASTILHO, C. J. M. de. Por uma Geografia Social dos Serviços: Articulando Pedacos de uma Realidade Fragmentada para Explicar a Natureza das Inter-relações Espaço-serviços. In: CASTILHO, C. J. M. de. (Org.) **Movimentos Sociais, Academia e Sociedade**. Por um Espaço do Cidadão. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 2015.

_____. Do (des)Respeito à Complexidade Ambiental no Processo de Formação do Território Brasileiro. In: GALVÍNCIO, J. D.; OLIVEIRA, V. S. de, SOUZA; W. M. de. (Org.) **Mudança Climática, Cidade e Meio Ambiente**. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 2017.

_____. O Uso Neoliberal do Espaço – Impactos sobre os “Territórios da Vida Humana” na Cidade. **Revista Okara: Geografia em Debate**, v. 13, n. 2, p. 597-623, 2019.

_____. Territórios Violados, Resistências e Massacres de Povos e Pobres na História do Brasil – Mas a Luta Continua. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 4, p. 1-25, 2020.

CASTRO, J. de. **A Cidade do Recife. Ensaio de Geografia Urbana**. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1954.

_____. *Documentário do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1957.

CASTRO, J. de. **Homens e Caranguejos**. São Paulo: Brasiliense, 1964.

CÉZAR, M. do C. As Organizações Populares do Recife: Trajetória e Articulação Política (1955-1964). **Cad. Est. Soc.**, Recife, v. 1, n. 2, p. 161-182, jul./dez., 1985.

FREYRE, G. **Sobrados e Mucambos**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

_____. **Vida Social no Brasil nos Meados do Século XIX**. Recife: Editora Massangana, 1985.

HARVEY, D. **Os Limites do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

LEFF, E. **Saber Ambiental. Sustentabilidade, Racionalidade, Complexidade, Poder**. Petrópolis: Vozes/PNUMA, 2001.

LEIS, H. R. **A Modernidade Insustentável: As Críticas do Ambientalismo à Sociedade Contemporânea**. Petrópolis: Vozes; Santa Catarina: UFSC, 1999.

LINS, R. C. Alguns Aspectos Originais do Sítio Urbano do Recife. In: ANDRADE, M. C. de. (Org.) **Capítulos de Geografia do Nordeste**. Recife: União Geográfica Interenacional/ Comissão Nacional do Brasil, 1982.

MELLO, M. A. B. C. de. A Cidade dos Mocambos: Estado, Habitação e Luta de Classes no Recife (1920-1964). **Revista Espaço e Debates**, ano 5, n. 14, p. 45-66, 1985.

MELO, M. L. de. **Metropolização e Subdesenvolvimento. O Caso do Recife**. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 1978.

MENEZES, J. L. M. (Org.) **Atlas Histórico-Cartográfico do Recife**. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, 1988.

OUTTES, J. **O Recife: Gênese do Urbanismo 1927-1943**. Recife: Editora Massangana, 1997.

PONTUAL, V. **Uma Cidade e Dois Prefeitos: Narrativas do Recife nas Décadas de 1930 a 1950**. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 2001.

PRADO JÚNIOR, C. **História Econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Brasiliense, 1985.

RIBEIRO, D. **O Povo Brasileiro: A Formação e o Sentido do Brasil**. 3ª ed. São Paulo: Global, 2015.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, L. F. M. **A Educação Ambiental de Pernambuco (1979-1988)**. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

VIOLA, E. O Movimento Ecológico no Brasil (1974-1986): Do Ambientalismo à Ecopolítica. In: PÁDUA, J. A. (Org.). **Ecologia e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo; IUPERJ, 1987.

AS PRAIAS PEDEM PASSAGEM: PRELÚDIO DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO PRAIANO DO RECIFE (1840-1950)

Otávio Augusto Alves dos Santos
UFRPE

NOTAS INTRODUTÓRIAS SOBRE UMA DEFINIÇÃO TERMINOLÓGICA

Conforme já descrito em Santos (2019), a preferência pelo termo “espaço praiano” advém de uma tentativa de aprimoramento terminológico. E, esse esforço não tem sido gratuito, pois, surgiu da prática do ensino e da pesquisa em diálogo com estudantes e docentes da História e das Ciências Sociais, no âmbito do desenvolvimento de um projeto, cuja epígrafe já deixa claro o entusiasmo com a interdisciplinaridade: “Memória das praias do Recife”. Mas, a vivência com colegas de outros campos disciplinares, em vez de nos fazer abandonar o nosso campo, tem nos induzido a voltar de forma mais diligente para ele, procurando ajustar o discurso e reafirmar nossa identidade.

Embora o espaço geográfico seja um só, porque a produção é cada vez mais uniforme, ele se apresenta de forma sempre diferenciada, pois, depende das condições naturais e técnicas de cada local. Com efeito, a adjetivação cumpre a importante função de nos ajudar a entender a maneira diferencial com que essa produção homogênea se concretiza na superfície. Elas podem se basear em critérios naturais, populacionais ou econômicos, ou em mais de um ao mesmo tempo. Nenhum tipo é mais importante que outro, pois, o que interessa é, a partir delas, compreender as diferenças. Contudo, definições terminológicas e conceituais claras e bem fundamentadas são essenciais.

Lamentavelmente, os geógrafos muitas vezes incorrem a polissemias e confusões. E isso acontece porque, frequentemente, não se

atentam à necessária discussão sobre os significados, dada a tradição em se contentar com o imediato. Vimos lembrando que há diferenças conceituais entre “praia”, “litoral”, “costa” e “orla” que, muitas vezes, são negligenciadas, especialmente pelos geógrafos humanos. A confusão entre o que se entende por litoral, por exemplo, faz com que se adjective como “litorâneo” o que, em alguns casos, é apenas “praiano”. Ou seja, generaliza-se o entendimento de processos que deveriam ser vistos como específicos.

Nesse quesito, acreditamos ser urgente o retorno aos nossos “compatriotas disciplinares” da Geografia Física, no intuito de reaprender com eles, diferenças sutis que, por algum motivo, julgamos sem importância. O tradicional dicionário de Guerra (1993), por exemplo, lembra-nos que “litoral” diz respeito a um recorte amplo do território, pois, corresponde a toda “faixa de terra emersa”, englobando os diferentes contornos do relevo, isto é, desde as praias, até as falésias, arrecifes, deltas, fiordes, etc. Por isso, o uso descomedido do adjectivo litorâneo pode diluir especificidades que precisam ser realçadas e que, em alguns casos, são essenciais para entender diferenças. Pode-se simplesmente dizer, como é de costume, que a atividade turística é o principal fator para produção do espaço litorâneo? Quanto de litoral é efetivamente explorado pelo turismo no mundo? O imenso, entrecortado e gelado litoral siberiano, com quatro mares, inúmeras baías e um oceano, com certeza não tem sido.

Outro termo impreciso, inclusive, para os geógrafos físicos, é o de costa ou “zona costeira”. Para Guerra (1993), costa possui o mesmo significado que litoral. Suguio (1992), define este espaço como uma extensão de terra variável, que se estende desde a linha de praia, até as principais mudanças nas feições morfológicas do relevo, o que nos leva a considerar um recorte muito maior. Contudo, o importante é perceber que se trata de um termo, cujo uso social é muito mais pragmático que interpretativo, tendo em vista a larga utilização nas atividades práticas de gerenciamento ecológico e social dos espaços litorâneos. Moraes (2007), por exemplo,

afirma que a compartimentação natural não é suficiente para uma clara definição deste conceito e, por isso, seria preciso levar em conta critérios tomados da vida social, tais como as divisões político-administrativas e os padrões de ocupação. Também, para este autor, o termo serve para designar uma unidade espacial na implementação de ações coordenadas.

Enquanto litoral e costa são amplos e dizem respeito a grandes recortes espaciais, orla é muito específico. Segundo o dicionário da língua portuguesa Houaiss et al (2015), o termo possui diversos significados, desde “beirada”, “beira” e “margem” de algum objeto de vestuário ou decoração, até “faixa de terra estreita e longa”. Contudo, ele é socialmente empregado para designar, tanto margens de rios e lagos, como de mares e oceanos. Não só isso, ele geralmente se refere aos trechos dessas margens que possuem equipamentos para o passeio, usufruto recreativo e turismo. Por isso é que, como parte do processo de balnearização de corpos d’água, tem-se a execução dos diferentes “projetos orlas”, muitos dos quais implementados por gestões municipais e estaduais.

O termo praia, segundo o Houaiss et al (2015), diz respeito a “faixa de terra de areia ou cascalho” que realiza o contato do continente com o mar ou oceano. Guerra (1993), o define como “depósitos de areias acumuladas pelos agentes de transportes fluviais ou marinhos”, ou seja, parcelas morfológicamente específicas do litoral. Neste sentido, o termo “praiano” diz respeito àquilo que é “próprio da praia”, que está “situado em praia, localizado à beira-mar” (HOUAISS et al 2015).

O ambiente da praia é o mais comum dos litorâneos e, aquele que possui melhor acessibilidade ao homem, estando muito mais presente em seu imaginário. O mundo moderno e ocidental, em especial, assistiu a uma profunda mudança do significado social das praias, conforme demonstra Corbin (1989), atestando a importância desse ambiente específico para a consolidação de valores e comportamentos sociais.

Foram as praias e, não todo o litoral, que se tornaram objeto de apropriação, valorização e consumo, no final dos setecentos e início dos oitocentos. E, são nesses ambientes, ou tendo neles um vetor, que a atividade de segunda residência e do turismo, tem se desenvolvido de forma mais evidente, compondo um processo de produção vertiginoso, socialmente desigual e ambientalmente degradante. É por isso que preferimos o termo “espaço praiano”, em vez de espaço litorâneo ou qualquer outro semelhante para designar o nosso objeto de estudos e pesquisas.

UMA GEOGRAFIA HISTÓRICA DAS PRAIAS?

A praia é um ambiente natural, mas é também, uma criação histórica. Na realidade europeia, segundo Corbin (1989), a invenção e apropriação das praias, bem como a consolidação de seus usos modernos, se deu entre os séculos XVII e XIX, mediante reconstrução da imagem repulsiva que se tinha deste ambiente, ao que foi sucedido por sua “balnearização”. Dantas (2004, 2009) afirma que, no Brasil, essa invenção se deu no final do século XIX, quando as elites locais se voltaram para o mar, no contexto de incorporação do que este autor chama de “práticas marítimas modernas” (banhos terapêuticos, vilegiatura, etc.), tomando um ambiente antes relegado, apenas, para as “práticas marítimas tradicionais” (pesca, defesa e atividade portuária).

Compreender devidamente essa invenção requer que se considere o processo histórico de produção do espaço praiano, mediante uma aproximação mais intensa entre a análise histórica e a geográfica. Contudo, a despeito das inúmeras e marcantes tentativas de conjugar tempo e espaço e, assim, superar a tradição kantiana, que as encerrou em limites disciplinares rígidos, a “Geografia e a História vêm, crescentemente, dando costas uma à outra” (ABREU, 2014, p. 46), de modo que, reconcilia-las, ainda, constitui um dos maiores desafios para o conhecimento.

Na história das duas disciplinas, Lucien Febvre, co-fundador da escola dos Annales foi, talvez, um dos primeiros a avançar nesta aproximação. Sua obra de referência, “A Terra e a Evolução Humana”, de 1921, estabelece um forte diálogo entre a História e as demais ciências humanas, sobretudo, a Geografia. No combate às críticas perpetradas pela Sociologia, seja na contestação de Durkheim à nascente disciplina (que a qualificou sob a constrangedora denominação de “Morfologia Social”), ou nas ironias de François Simiand, ao método lablachiano das monografias regionais, Febvre posicionou-se ao lado dos geógrafos, defendendo a abordagem de La Blache, mas, também fazendo frente à perspectiva política e “imperialista” de Ratzel. Com isso, Febvre já antecipava as críticas realizadas por mais de uma geração dos Annales à História, centrada na política e no Estado (DOSSE, 2004).

Essa proximidade com a Geografia é recorrente na trajetória dos Annales. Marc Bloch, por exemplo, contemporâneo de Febvre, em sua obra *Caractères originaux de l'histoire rurale française*, também, realiza a referida aproximação pelo extenso uso de mapas e, por contemplar em sua análise, o estudo da paisagem. Por parte da Geografia, Paul Vidal de La Blache e, muitos de seus discípulos, fortaleceram essa integração ao privilegiar uma abordagem que procurava ir além da simples descrição do meio físico, compreendendo as diferentes e complexas formas da interação homem-meio, através da noção de “gêneros de vida”, cuja riqueza residia na consideração de aspectos econômicos, políticos, culturais e, sobretudo, históricos.

As monografias regionais lablachianas tão estimadas por Febvre, também, foram defendidas por Fernand Braudel, seu discípulo e mais importante integrante da segunda geração dos Annales. Não por acaso, um dos autores mais citados na primeira parte de sua obra mais importante, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*, de 1949, é o próprio La Blache (LIRA, 2008). Na construção de

seu método histórico da “longa duração”, Braudel (1983) criticou os limites disciplinares, afirmando que o estudo da Geografia é basilar à compreensão das estruturas maiores que comandam a escritura histórica.

Braudel foi, sem dúvidas, quem mais contribuiu à conciliação entre História e Geografia. Na esteira de sua proposta de tripartição das temporalidades, este autor reservou à Geografia, à capacidade de fornecer os elementos mais essenciais para se compreender a longa duração (BRAUDEL, 1983). Assim, segundo seu entendimento, a curta duração constituiria os eventos mais factuais, como a política. A média duração, seria a dos fatos conjunturais, tais como os diferentes arranjos econômicos. A longa duração, por fim, seria onde repousavam as condições e fatos mais duráveis, tais como as mentalidades e o espaço geográfico (RIBEIRO, 2015). Neste sentido, a Geografia seria epistemologicamente essencial no estudo da História, pois, ela ajudaria a compreender a longa duração, essa estrutura do movimento histórico alicerçado na natureza, na constituição do ecúmeno e na consequente transformação das paisagens (RIBEIRO, 2008).

Segundo Ribeiro (2015), Braudel fundou a chamada Geo-história, atribuindo aos conhecimentos geográficos um papel muito mais importante que aquele concedido por Febvre (1991) e estimado por Dosse (2004). Mais que a simples união entre duas disciplinas, a Geo-história braudeliana corresponde a uma “[...] ferramenta capaz de perscrutar como o meio ambiente e o espaço construído integram o processo histórico de longa duração que transformou a superfície terrestre em ecúmeno - o que significa escavar seus efeitos na composição da vida social” (RIBEIRO, 2015, p. 608). Algo muito próximo aos objetivos científicos estabelecidos pela Geografia, depois de sua renovação crítica, sobretudo, quando com Milton Santos (1978) se reconhece o espaço, não apenas, como conceito-chave, mas, como instância social.

A perspectiva de Braudel, portanto, alargava o campo da pesquisa histórica, conjugando tempo e espaço, História e Geografia. E, é essa tradição iniciada por Braudel, que pretendemos retomar com uma geografia histórica das praias, observando-se, naturalmente, os avanços epistemológicos obtidos nas últimas décadas pelas duas disciplinas, para cuja crítica ao que propôs a escola dos Annales é, também, importante. Por hora, reforçamos que esse esforço em unir História e Geografia não é apenas digno de nota, mas também, emblemático e inspirador. Afinal, foi essa perspectiva, inicialmente fundada em La Blache e, enriquecida por Braudel, que influenciou toda uma geração, fazendo surgir, entre outras coisas, os estudos de História Regional que, segundo Dosse (2004), marcaram quase toda a produção do conhecimento histórico francês, das décadas de 1960 e 70.

Emmanuel Le Roy Ladurie (1990), outro grande historiador francês, foi também, um dos que contribuíram à uma aproximação entre Geografia e História. Em sua obra *Historia del clima desde el año mil*, de 1983, Ladurie tentou demonstrar o papel do clima, no curso da história humana, mas, sem recorrer a teses deterministas. Este autor entendia que as estruturas de longa duração, tais como a economia, a dinâmica social e as mentalidades, eram resultantes do clima e da demografia. Tratava-se de fatores geográficos que compunham o substrato, a partir do qual o homem havia construído a história. Essa sua perspectiva, no entanto, foi vigorosamente criticada mais adiante, por que tratada como mecânica (DOSSE, 2003; GOMES, 2008).

Jaques Le Goff foi outro historiador francês que precisamos mencionar. Ao lado de Ladurie, foi membro da terceira geração do Annales e um dos principais nomes da chamada Nova História. Especialista em Idade Média, Le Goff abriu os horizontes da pesquisa histórica ao incorporar de forma mais evidente, elementos da Antropologia. Uma de suas principais contribuições, no entanto, refere-se à reflexão do lugar da memória no estudo da História. Foi com base na consideração da memória coletiva e,

na sua ancoragem espacial, que o geógrafo Maurício de Almeida Abreu (2014), propôs a perspectiva do estudo da “memória da cidade”.

O século XX viu surgir inúmeras críticas à perspectiva inaugurada pelos Annales e, em especial, por Braudel, fazendo da Geo-história uma abordagem completamente obsoleta dentro da História. Essa crítica encontrou lastro, sobretudo, na ênfase muito maior à noção de tempo no interior das ciências humanas, o que também promoveu um rebaixamento da Geografia na divisão do trabalho científico. Contudo, o recente reconhecimento da importância do espaço à compreensão dos processos sociais, ainda mais diante da compressão do espaço-tempo, surgida com a pós-modernidade (HARVEY, 2006), tem reabilitado, cada vez mais, a Geografia. Falamos, inclusive, de uma “virada espacial”, cujo fundamento reside no reconhecimento de que o espaço é uma dimensão sem a qual é impossível compreender plenamente a sociedade (SOJA, 1993). Assim, a articulação entre História e Geografia, entrou novamente na ordem do dia. E, foi sob a perspectiva de responder essa demanda, que o processo de renovação crítica da Geografia, se constituiu no final do século XX.

Acreditamos que a necessária articulação entre Geografia e História deve se dar no interior do conceito de “produção do espaço”. A ideia de que o espaço é, permanentemente, produzido pela sociedade permite, que se compreenda o entorno como produto histórico, sem o qual, não é possível compreender a própria sociedade e suas dinâmicas passadas². Nesse processo, podem-se distinguir diferentes períodos, alguns mais marcantes e outros menos. Segundo Vasconcelos (1999), na pesquisa em Geografia histórica é importante demarcar os momentos em que predominam as

2 Segundo o viés proposto por Abreu (2014), com o qual concordamos, a memória é um dos mais importantes recursos para se resgatar as diferentes transformações realizadas pelo homem e, assim, compreender profundamente a produção do espaço. Isso porque, toda memória refere-se à uma certa configuração do espaço no passado. Ela não se projeta no vazio, mas, sobre lugares concretos. Foi partindo dessa perspectiva que construímos o projeto de pesquisa mencionado no início, cujo este texto constitui um de seus produtos.

questões do cotidiano e a estabilidade e, aqueles que preparam grandes transformações, geralmente, marcados por grandes acontecimentos. Para o autor, os “períodos densos” “representam momentos de grande intensidade, de importantes transformações que extrapolam o cotidiano” [sic] (Ibidem, p. 191). Eles não equivalem aos períodos de “ruptura”, embora muitas vezes, os antecedam ou os sucedam. Devido a sua importância, geralmente, há uma grande quantidade de documentos oficiais e arquivos que os caracterizam. Diferente, portanto, dos “hiatos temporais”, os quais muitas vezes não há qualquer vestígio.

A ideia de identificar períodos densos é interessante e, se inscreve dentro da necessidade de se elaborar periodizações nos estudos de processos espaço-temporais. Santos e Silveira (2016), afirmavam que “períodos são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo”. Na sua visão, as periodizações cujos critérios eram apenas econômicos ou sociais, geralmente, recaiam em algum tipo de superficialidade, pois, não levavam em consideração a materialidade e os dinamismos do espaço. Por isso, sua ênfase na técnica, pois, tendo-a como critério, é que se poderia perceber as superposições e coexistências, entre diferentes formas de transformar a natureza, compreendendo assim, o movimento da totalidade. Identificar períodos densos, neste sentido, ajuda-nos a agrupar os acontecimentos mais determinantes no conjunto do qual a totalidade se movimenta.

É com base nessa perspectiva que procuramos compreender a produção do espaço praiano, especialmente, o do Recife, nosso atual objeto de pesquisa. Nossa tese é a de que o intervalo entre 1840 e 1950, constitui um “período denso” nesta produção, pois, nele, ocorreram fatos e processos que ajudaram à construção social das praias da cidade, sua balnearização e, por fim, a constituição de um novo horizonte de crescimento da cidade.

AS PRAIAS PEDEM PASSAGEM:

A INCORPORAÇÃO DOS BANHOS SALGADOS DE MAR NO RECIFE

O século XIX foi marcado por grandes mudanças nas sociedades modernas ocidentais. Além das transformações econômicas e técnicas, decorrentes do progresso da industrialização capitalista e, das mudanças político-sociais advindas das Revoluções francesa e americana. Vivia-se período de fortes turbulências no processo de acumulação do Capital e, a consequente irrupção de revoluções em diferentes lugares, como a de 1848. Desde a estadia da corte real, não parava de aportar novas ideias entre a elites brasileiras, ideias essas que prepararam o terreno para inúmeras revoltas contra o império. No Recife, a Confederação do Equador, de 1824 e, a Revolta Praieira de 1848, marcaram fortemente a trajetória da cidade, tornando-a centro cosmopolita e difusor de ideias liberais advindas da Europa.

O Recife sempre se constituiu em um centro na circulação atlântica de valores, gostos e hábitos sociais, devido ao contato direto com a metrópole portuguesa, desde o período colonial, mas também, por causa da influência dos ingleses e franceses, durante o império e a primeira república. Assim como no mundo europeu, esta cidade viu florescer inúmeros valores e hábitos sociais, que mudaram as formas de sociabilidade. Segundo Vasconcelos (1999, p. 194), é exatamente nos períodos densos que ocorrem “o aparecimento de novas ideias e ideologias, que podem modificar as maneiras de pensar e transformar os valores da sociedade urbana”.

Muitas das mudanças surgidas ensejaram processos de valorização e consumo do espaço, mediante a criação de novos equipamentos urbanos e serviços, alguns dos quais surgidos para possibilitar novas formas de sociabilidade urbana, tais como os teatros, as casas noturnas, as associações recreativas, clubes, cafés, etc. (ARAÚJO, 2013). A invenção das praias decorreu da incorporação daquele que, talvez, tenha sido um dos principais

novos hábitos, o do banho de mar. Também, ele motivou o surgimento de novas formas espaciais, destinadas ao usufruto balneário do mar e das praias.

Anterior a chegada dos banhos de mar, no Recife, há muito havia sido difundido o hábito social dos banhos de rio. A incorporação desse tipo de banho se deu, inicialmente, como estratégia social de “fuga da cidade” para se ver livre das epidemias que frequentemente a assolavam. Para tanto, o saber médico da época recomendava esse “método profilático” (ARAÚJO, 2007b). Tratava-se de um hábito fortemente cultuado entre as populações originárias que, segundo Freyre (2006), o praticava sem qualquer formalidade ou liturgia, como também, usufruíram dos corpos d’água da cidade para o trabalho e o transporte.

Cabe ressaltar que, em meados do século XIX, a cidade do Recife limitava-se ao que, hoje, se conhece por centro expandido, sendo constituída pelos distritos do Recife, Santo Antônio e Boa Vista. A região oeste, chamada “Várzea do Capibaribe”, foi tomada pelo aparecimento de subúrbios “ganglionares”, surgidos ao longo dos antigos engenhos, os quais foram retalhados em loteamentos (MELLO, 1992). Nessa região, as classes mais abastadas se estabeleciam sazonalmente, interessadas nas “festas de campo” e, nas virtudes curativas dos banhos de rio, mas também, nos deleites endêmicos do ambiente campestre.

A procura pelos banhos de rio, no Recife, fomentou a balnearização desses ambientes, muito embora tenha sido um movimento muito breve, dado o processo de “democratização do subúrbio” (MELLO, 1992; ARAÚJO, 2007b). Junto ao movimento de ocupação dos arrabaldes e antigos engenhos, a segunda metade dos oitocentos ficou marcada pelo crescimento da cidade em direção a planície, que provocou o adensamento populacional das várzeas. Em parte, esse adensamento se deveu à chegada da população negra e mestiça, que se tornava livre das relações de escravidão, mas, que não possuía alternativa de moradia que não fosse a

ocupação desses ambientes. Isso solapou a paisagem verde, amena e sem ruídos que havia chamado a atenção dos primeiros habitantes.

Com os subúrbios perdendo o seu atrativo, o mar ganhou destaque. Só, então, é que os banhos salgados foram, paulatinamente, incorporados pelas elites recifenses e olindenses. Essa introdução já estava avançada em diversas cidades brasileiras, tais como o Rio de Janeiro (CHRYSTOMO, 2019). No Recife, houve uma resistência inicial das elites locais à introdução do hábito que, aparentemente, se deveu a preferência pelo ambiente bucólico e campestre do interior e dos antigos subúrbios. Ela só foi superada depois da popularização dos conhecimentos relativos aos benefícios terapêuticos e da chancela das autoridades médicas locais. Podemos dizer que, a gradativa substituição dos banhos de rio, pelos de mar, no Recife, resguardou muito dos valores sociais cultivados, até então, tais como a fuga periódica da cidade e o contato com as águas. Mas, dois fatores estão na raiz dessa mudança: a moda e os tratamentos de saúde, sendo este último, o mais determinante.

Quando de sua estadia no Rio de Janeiro, a família real foi uma das pioneiras na introdução dos banhos terapêuticos, seguindo prescrições médicas da Real Câmara. A chegada do pensamento médico-higienista, na metade dos oitocentos, mediante a criação de inúmeras juntas e organizações médicas, deram conjuntamente o peso científico para tais recomendações, seguindo descobertas e tratamentos elaborados na Europa. No Recife, foi a Sociedade de Medicina de Pernambuco que mais contribuiu para essa incorporação, por meio dos *Annaes da Medicina Pernambucana*. Em 1842 (p. 73), este periódico afirmava:

Muito proveitoso seria que os habitantes deste paiz fizessem frequente uso dos banhos frios, e em particular dos de mar, durante a estação do verão. Aqui na Cidade fácil é tomar esses banhos pela proximidade

do mar, e por meio deiles talvez se diminuíssem muitas das moléstias horrorosas, que tão frequentes são aqui. Se esta Sociedade entender que isto será de proveito público, ficaremos na obrigação de aconselhar esses meios [sic].

O papel desses Annaes foi, sem sombra de dúvida, imprescindível para a incorporação dos banhos salgados. Em suas seis edições, eles descreviam fatores ligados ao surgimento de inúmeras doenças e, as formas de tratá-las, sempre de maneira prescritiva e fortemente ligada às ideias higienistas. Igualmente importante, foram os manuais de medicina e de terapias franceses (HUERTA, 2019). O *Dicionário de medicina popular*, publicado originalmente entre 1842 e 1843, de autoria do acadêmico Pedro Luiz Napoleão Chernoviz, foi o que mais se popularizou. Com grande circulação no Brasil e em Portugal, Chernoviz (1843, p. 75) afirmava nesta obra que, as águas salinas...

[...] são recommendadas nas paralysias, mesmo n'aquellas que são consecutivas à apoplexia, nos dartos, nas contracções musculares, nos rheumatismos chronicos, e em muitas moléstias caracterizadas pela debilidade geral [sic].

Segundo sua concepção, os banhos salgados de mar representavam um tratamento eficaz para uma enorme lista de enfermidades. Por isso, eram aconselhados banhos frios de mar, aliados às práticas de exercícios físicos. O autor afirmava que...

Os banhos do mar podem ser applicados no tratamento de diversas moléstias que são caracterizadas pela

fraqueza; convém principalmente nas moléstias escrophulosas, nas flores brancas, e diferentes affecções nervosas. Concebe-se, portanto, o effeito que devem produzir os banhos frios, em uma água sobrecarregada de princípios excitantes, acompanhados do exercício salutar que se faz nadando, ou pelas emborçações produzidas pelo movimento contínuo das ondas [sic] (Ibidem, p. 289).

Segundo Guimarães (2005), os manuais escritos por Chernoviz foram fundamentais para a popularização dos conhecimentos científicos, sobretudo, porque muitas das suas recomendações foram estendidas e instituídas pelas instituições médicas oficiais. Em uma cidade com longo histórico de epidemias, esses conhecimentos e recomendações médicas ajudaram e ressignificaram as praias de Olinda e Recife. Mas, além da busca pela saúde, os banhos de mar, também, foram incorporados, junto a difusão de um conjunto de hábitos sociais modernos, muitos dos quais ligados com o cuidado e a exposição do corpo e ao surgimento de novos padrões de beleza (ARAÚJO, 2007a).

Cabe-nos ressaltar que, desde a metade do século XIX, as cidades de Olinda e Recife viram surgir as famosas “Casas de Banho”, que encabeçaram o processo de balnearização ao redor das praias. A primeira delas, chamada “Barca de Banhos” flutuante, foi construída por um empreendedor inglês, seguindo tendência de usufruto balneário das praias e dos rios presente em muitas cidades europeias (ARAÚJO, 2007a). Apesar do malogro desta primeira, aquelas que se constituíram em Olinda e, nos arrecifes de corais do Recife, entre 1880 e 1924, ajudaram a lançar um novo olhar para o mar, para os banhos salgados e para a vida ao ar livre. A partir de então, as praias das duas cidades passaram a ser vistas de forma cada vez mais positiva e, suas riquezas naturais como algo que as qualificavam social e

economicamente, ensejando a frequência recreativa. Conforme esclarece Araújo (2013, p. 6):

[...] os usos predominantemente terapêuticos e higiênicos do espaço litorâneo, bem como as formas de sociabilidade que lhes eram correspondentes, perdiam força, sem que aqueles fossem, no entanto, jamais, abandonados. Cediam terreno para a exploração de atividades esportivas, lúdicas e recreativas, para horas de descanso e repouso e para curtos espetáculos feitos de exposições pessoais. Essas práticas engendraram novas formas de convivência social e percepção do ambiente social das praias. O primado da talassoterapia cedia lugar para a supremacia daquilo que, finalmente, recebeu o nome de lazer, mas que, à época, ainda não era comumente designado como tal.

O início do século XX viu ao surgimento do hábito dos banhos recreativos, sendo eles realizados pelos “passadistas” ou “veranistas” (Figuras 1 e 2). Os trajes utilizados já não eram mais aqueles do final dos oitocentos. A partir deste momento, por meio de argumentos ainda higiênicos, moças e rapazes passaram a fazer uso de novos trajes, muito mais cômodos e despojados, deixando partes do corpo a mostra, para que pudessem se aproveitar dos benefícios dos raios solares. O corpo torneado e corado passou a ser visto como sinônimo de saúde e, sua exposição, um signo de beleza estética, de modernidade e, por fim, de classe (ARAÚJO, 2013).

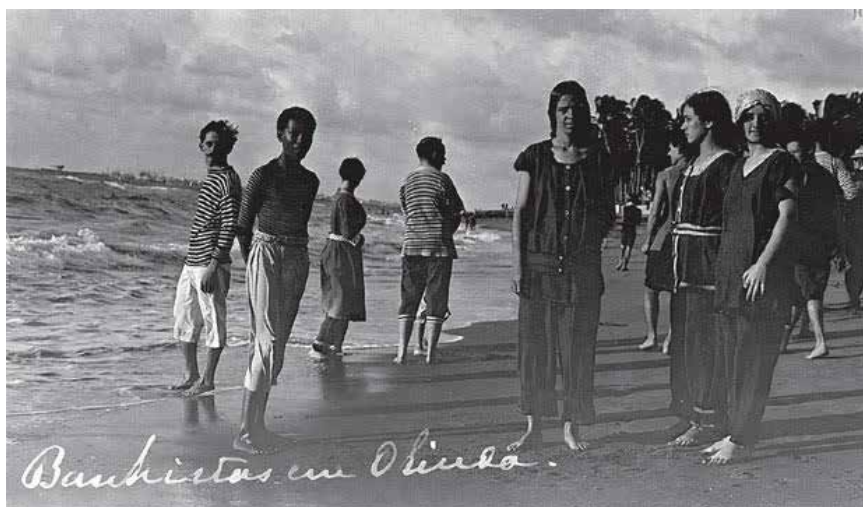


Figura 1: Banhista em Olinda, nos anos 1910. Fotografia: H. Martins. Fonte: Arquivo Público Municipal de Olinda, reproduzido pelo portal “Por Aqui”. Disponível em: <http://poraqui.com/olinda/banhos-medicinais-nas-praias-de-olinda-antigamente-era-assim/>; Acesso em: 20 de nov. 2019.



Figura 2: Veranistas na praia de Boa Viagem, em 1946. Fotografia: Alexandre Berzin. Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Recife.

Aos poucos, as praias foram sendo dotadas de equipamentos e serviços para o usufruto balneário, tais como linhas de bonde, Casas de banho e pontos de venda. Ainda no início do século XX, eventos e atividades organizadas por prestadores de serviços demarcavam o início da “temporada de verão”. Jornais de grande popularidade realizavam comentários sobre o lazer praiano e recomendações sobre comportamento e moda. Os frequentadores já permaneciam muito mais tempo nas praias, ao ar livre (ARAÚJO, 2007a). E, o espaço praiano deixava definitivamente de ser um lugar ermo ou “vazio”.

A CONSTITUIÇÃO DE UM “NOVO HORIZONTE” PARA A CIDADE

No início do século XX, as praias do Recife ainda eram lugares calmos e desabitados, embora sua frequência viesse aumentando ano após ano. Araújo (2007a), afirma que na primeira metade do século XIX, quando se iniciou a busca pelos banhos de mar, o Recife não dispunha de boas praias para esta atividade e, por isso, Olinda recebia a maior parte dos banhistas. Maior das praias do Recife se localizava muito próxima ao centro e ao porto da cidade, sendo todas elas, muito poluídas. A despeito disso, a Casa de banhos dos arrecifes vicejava como um lugar de grande visitação e festividades.

Havia outras praias, muito mais distantes, ao sul do território municipal, sendo todas elas de difícil acesso. O Pina e toda a região de Boa Viagem, antes chamada de Barreta ou Candelária, continham caminhos que eram tradicionalmente usados para o deslocamento ao sul, tais como a própria estrada de ferro, ligando o Recife ao Rio São Francisco, a *Recife and São Francisco Railway Company*. Embora essenciais, esses caminhos jamais serviram ao estabelecimento de núcleos de povoamento expressivos. Com exceção de Afogados e do povoado da Igreja de Nossa Senhora da Boa Viagem, todo o setor oceânico sul correspondia a uma imensa área

rural, entrecortada por rios, canais e terrenos inconsolidados, onde se desenvolviam algumas culturas, como a dos coqueirais.

As casas de banhos haviam possibilitado a balnearização das praias, mas, só representaram o pontapé inicial do vertiginoso processo de valorização ao redor das praias, dado o acesso ainda precário que se tinha até elas. Nas duas primeiras décadas do século XX, diversos proprietários e empreendedores, muitos dos quais detentores de terras no entorno das praias, pressionavam o governo para a viabilização do acesso desde a cidade até esses espaços. Uma das propostas mais correntes era a melhoria da Estrada da Imbiribeira e, a construção de uma avenida perpendicular, com a qual se poderia realizar o acesso com automóveis até as praias da cidade sem perpassar o Pina (tido como um lugar popular e com grandes problemas infraestruturais). Porém, nada foi mais determinante para a produção do espaço praiano que a construção da Avenida Beira-Mar, desde o Pina, até a Igreja de Boa Viagem, entre 1924 e 1926.

Envolvendo vultosos recursos, essa obra ensejou comentários desfavoráveis por parte da opinião pública, muitos dos quais rebatidos por parte da imprensa institucional, conforme podemos verificar, nos trechos a seguir, extraídos de uma revista popular do período:

Ninguém ignora o que eram aquellas praias insipidas e despovoadas do Pina e Bôa Viagem. Seu terreno arenoso e cheio de amfractuosidades fazia deserer da possibilidade de adaptal-o a uma avenida [...] Tudo, entretanto, foi desprezado. Era preciso aproveitar aquelle aspecto encantador para o nosso embelezamento esthetico. E o governo, sem esquecer os moldes de absoluta economia a que se tem adstricto, lançou mãos á obra cuja conclusão não está longe. Faz gosto vêr-se a modificação surprehendente que ali se opera [...] Ao

centro, enguem-se, elegantes e majestosos, os postes da “Tramways”. Construídos em cimento armado, o que é uma inovação digna de registro pela diminuição do dispendio e, sobretudo, porque, assim, resistirão às salitrosas virações marinhas, acompanham o curso da avenida, desde a ligação da ponte do Pina, ao termino da grande arteria litoranea [...] A ansia de edificar aproveitando o aprasivel aspecto, aumenta, dia a dia, entre os particulares. Existem já, a margem da Avenida, materiais destinados á construcção de palacetes [sic] (Trecho de matéria anônima publicada pela Revista de Pernambuco, em agosto de 1924).

Tratava-se, na verdade, de um conjunto de obras ambicioso que visava dotar toda a região de avenidas, ruas, água encanada, luz, saneamento e telefone. Isto é, todos os equipamentos e serviços urbanos necessários para tornar o lugar habitável e, capaz de ofertar serviços modernos e luxuosos. O prefeito da cidade, na época, Sérgio Loreto, levava a cabo mais um movimento frenético de modernização e intervenções urbanas. De fato, a polêmica obra da Avenida Beira-Mar (Figura 3) era só mais uma do conjunto de obras destinadas à modernização e expansão urbana da cidade, durante a década de 1920 (MOREIRA e SARAIVA, 2018), sendo responsável pela ulterior expansão para o sul, ao longo do setor oceânico. Para tanto, concorreu também, a ligação direta com o centro da cidade, por meio das antigas Ponte do Saneamento (atual Ponte do Pina) e Avenida da Ligação (atual Antônio de Goes) (Figura 4).



Figura 3: Avenida Beira-Mar, na década de 1940. Fotografia: José Cesio Rigueira Costa. Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Recife.



Figura 4: Vista aérea do bairro do Pina com a Avenida da Ligação e a Igreja Matriz do Pina ao fundo. Fotografia: Autor Desconhecido. Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Recife.

Mesmo com as acusações de que obra, apenas, serviria para a valorização imobiliária dos terrenos da região, muitos dos quais adquiridos por políticos e empresários influentes, a obra foi finalizada em tempo recorde. Somente depois dela, é que as praias do Recife lograram constituir mais uma importante porção da cidade e seus arredores transformados em bairros. A partir de então, além das riquezas naturais e, da presença de equipamentos para usufruto balneário, as praias da cidade passaram a contar com infraestruturas que ajudaram a consolidar a vilegiatura e, depois, primeiras residências. Não tardou a proliferação das casas de veraneio. Neste primeiro momento, a maior parte delas correspondiam a palacetes ecléticos e chalés, todos construídos para o usufruto sazonal das elites locais (Figura 5). Nas décadas de 1930 e 40, elas já haviam tomado quase toda a linha de costa. Algumas delas, inclusive, tornaram-se símbolos do lugar, tal como a famosa casa-navio (Figura 6).



Figura 5: Avenida Beira-Mar e seus palacetes. Fotografia: Alexandre Berzin. Fonte: Acervo Museu da Cidade do Recife



Figura 6: Antigo palacete localizado na Av. Beira-Mar, conhecido por Casa-navio, na década de 1950. Fotografia: Autor Desconhecido. Fonte: IBGE. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=440885&view=detalhes>. Acesso em: 18 de nov. 2019.

As décadas de 1930 e 40, também, são marcadas pela abertura de loteamentos, a ocupação de áreas mais interiores e, a abertura de importantes vias e avenidas, propiciando o crescimento populacional dos bairros.

A construção do novo aeroporto entre os bairros da Imbiribeira e do Ibura integrava ainda mais a atual zona sul com a cidade. A partir da década de 1950, as casas de veraneio, ao longo das praias de Boa Viagem e Pina, foram rapidamente substituídas por prédios modernos, atribuindo às praias, o aspecto avançado e inovador, cultuado até os dias atuais. A oferta hoteleira cresceu enormemente, suplantando aos poucos a oferta da área central (SILVA, 2007). A partir de então, o ambiente paradisíaco e balneário da praia foi dando lugar a bairros residenciais, cada vez mais consolidados, com ampla oferta de serviços, chegando a constituir mais uma centralidade urbana. Araújo (2007a, p. 515), sintetiza essas transformações ao dizer

que...

[...] no correr de apenas um século, quatro foram as paisagens que brotaram no solo do Pina e de Boa Viagem. Sítios de coqueiros, currais de peixe e alagado; palhoças de pescadores e bangalôs; palacetes; e, por fim, os edifícios verticalizados, quatro diferentes formas de ocupar os seus territórios, em que a última elimina quase todos os vestígios da que a antecede no tempo e no espaço.

O espaço praiano se firma como lugar moderno, resultante de processos de valorização que se estabeleciam, mediante intensificação de estratégias especulativas, encarecimento das ofertas habitacionais. O aumento da área construída, também fez surgir, problemas de infraestrutura urbana (BARTHEL, 1989). Desde então, todo o setor oceânico passou a constituir um vetor de crescimento urbano e metropolização, que se foi acompanhando as praias, espalhando-se para outros municípios e, resultando em uma única mancha urbana, conurbada e litorânea. O espaço praiano é, hoje, uma mercadoria para poucos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A segunda metade do século XIX, viu surgir no Recife, os banhos salgados de mar, em substituição aos banhos de rio. Este primeiro, consiste em um hábito social que aportou nas cidades brasileiras, desde o início do século, mediante orientações elaboradas pelos conhecimentos médicos da época. A resistência das elites recifenses pela incorporação de mais esse hábito, apenas, foi vencida pelas recomendações elaboradas pelas autoridades de saúde locais, especialmente, pela Sociedade de Medicina de Pernambuco. A popularização de saberes relacionados às hidroterapias,

através de publicações como o Dicionário de Medicina Popular de Chernoviz, tornou a visitação às praias ainda maior.

As Casas de banho surgidas nos finais dos oitocentos e, que funcionaram até o início dos novecentos, contribuíram ao usufruto balneário das praias nas cidades de Olinda e Recife. A partir delas, uma nova sociabilidade passou a se constituir ao redor das praias. Novos valores de cuidado com o corpo, as modas e o gosto pela vida ao ar livre, ajudaram a lançar um novo olhar sobre as praias. Sua balnearização serviu como estopim para um profundo processo de valorização do espaço que só viria acontecer, a partir da década de 1920, com a construção de algumas infraestruturas. No caso do Recife, a construção da Avenida Beira-Mar, em uma região pouco habitada da cidade, preparou o terreno para um processo de apropriação, valorização e consumo desiguais do espaço, anexando uma nova porção da cidade que, mais tarde, viria a constituir uma nova centralidade urbana.

Pelas transformações que apresenta, o período acima descrito constitui de fato, um período denso para o processo de produção do espaço praiano do Recife. Trata-se de um período denso, mas também, inicial, a partir do qual este espaço conheceu profundas transformações, chegando a constituir uma nova parcela da cidade, atualmente, conhecida por zona sul. Neste sentido, é preciso sempre lembrar que foram as praias da cidade que exerceram um papel de vetor dos processos de valorização. Foi ao redor delas que aconteceram as mudanças a que nos referimos e, ainda é, sobre ou a partir delas que, atualmente, tem recaído os vertiginosos processos de valorização e consumo, responsáveis pela irrupção de inúmeros problemas sociais e ambientais.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. A. Sobre a Memória das Cidades. In: FRIDMAN, F; HAESBAERT, R. **Escritos sobre Espaço e História**. Rio de Janeiro: Garamond, 2014. p.27-54.

ANNAES da Medicina Pernambucana. Ano 1, número II, 1843. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/819166/per819166_1842_00002.pdf. Acesso em: 20 de out. 2019.

ARAÚJO, R. C. B. **As Praias e os Dias: História Social das Praias do Recife e de Olinda**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007a.

_____. A Vida ao Ar Livre: Os Banhos de Rio, de Mar e de Sol. **CLIO: Série História do Nordeste** (UFPE), v. 2, p. 155-184, 2007b.

_____. A Cultura da Praia: Urbanização, Sociabilidade e Lazer no Brasil, 1840-1940. In: **Acta Científica XXIX Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología**, p. 1-8, 2013.

BARTHEL, S. G. A. **Sociedade de Classes, Espaço Urbano Diversificado: A Faixa de Praia do Recife**. 1989. Dissertação (Mestrado) - Mestrado em Economia e Sociologia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1989.

BRAUDEL, F. **O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II**. Lisboa: Martins Fontes, 1983.

CHERNOVIZ, P. L. N. **Dicionário de Medicina Popular**. 6.ed. Paris: A. Roger & F. Chernoviz, 1890.

CHRYSOSTOMO, M. I. J. Uma Copacabana Perdida nos Confins Suburbanos? A Ideia de Balnearização do bairro de Ramos/RJ (anos 1920-1940). **Confins**, v. 39, p. 35-55, Paris, 2019.

CORBIN, A. **Território do Vazio: A Praia e o Imaginário Ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

DANTAS, E. W. C. O Mar e o Marítimo nos Trópicos. **GEOUSP Espaço e Tempo**, nº 15, p. 63-76, 2004.

_____. **Maritimidade nos Trópicos: Por uma Geografia do Litoral**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

DOSSE, F. **A História em Migalhas: Dos Annales à Nova História**. Bauru: Edusc, 2003.

_____. **História e Ciências Sociais**. Bauru: Edusc, 2004.

FEBVRE, L. **A Terra e a Evolução Humana: Introdução Geográfica à História**. Lisboa: Cosmos, 1991.

FREYRE, G. **Sobrados e Mucambos**. 16ª ed. São Paulo: Global, 2006.

_____. **Guia Prático, Histórico e Sentimental da Cidade do Recife**. 5ª ed. São Paulo: Global, 2007.

GOMES, T. M. Emmanuel Le Roy Ladurie e a Visão Histórica dos Annales. **Diálogos**, v.12, n. 1, p. 165-182, 2008.

GUERRA, A. T. **Dicionário Geológico-Geomorfológico**. 8ª ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1993.

GUIMARÃES, M. R. C. Chernoviz e os Manuais de Medicina Popular no Império. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 12, nº 2, p. 501-14, 2005.

HARVEY, D. **A Produção Capitalista do Espaço**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2006.

HOUAISS, A; VILLAR, M. S; FRANCO, F. M. M. **Pequeno Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. São Paulo: Moderna, 2015.

HUERTA, A. Entre deux Eaux: Courants Thérapeutiques Franco-Brésiliens dans le Processus de Balnéarisation de Rio de Janeiro. **Confins**, Paris, v. 39, 2019.

LADURIE, E. L. **Historia del Clima desde el Año Mil**. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

LE GOFF, J. **História e Memória**. Campinas: Ed. Unicamp, 1990.

LIRA, L. A. Fernand Braudel e Vidal de La Blache: Geohistória e História da Geografia. **Confins**, Paris, v. 2, p. 1, 2008. DOI: 10.4000/confins.2592.

MELLO, E. C. Canoas do Recife. In: SOUTO MAIOR, M.; SILVA, L. D. (Orgs.) **O Recife: Quatro Séculos de sua Paisagem**. Recife: Massangana, 1992. p. 193-225.

MONMONIER, M. **Mapping it Out: Expository Cartography for the Humanities and Social Sciences**. Chicago: University of Chicago Press, 1993.

MORAES, A. C. R. **Contribuições para a Gestão da Zona Costeira do Brasil: Elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2007.

MOREIRA, F. D.; SARAIVA, K. Dos Subúrbios Coloridos aos Horizontes Molhados: A Expansão Urbana do Recife nos anos 1920. In: **Anais do XV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2018.

REVISTA DE PERNAMBUCO. **A Avenida Beira-Mar**, Ano 1, Número 11, 1924.

RIBEIRO, G. Epistemologias Braudelianas. Espaço, Tempo e Sociedade na Construção da Geo-História. **Geographia**. Rio de Janeiro, v. 16, p. 87-114, 2006.

_____. **Espaço, Tempo e Epistemologia no Século XX**. A Geografia na Obra de Fernand Braudel. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, Niterói. 2008.

_____. A Arte de Conjugar Tempo e Espaço. Fernand Braudel, a Geo-História e a Longa Duração. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**. Rio de Janeiro, v. 22, nº 2, p. 605-639, 2015.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI**. 19ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2016.

SANTOS, O. A. A. Considerações sobre a Produção do Espaço Praiano no Recife: Os Limites e os Desafios do Planejamento Urbano. In: **Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana**, p. 2259-2278, 2019b.

SILVA, A. M. P. **O Processo de Reorganização Espacial da Hotelaria do Recife: Concentração em Boa Viagem e Marginalização da Área Central**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, Programa de Pós-graduação em Geografia, Recife, 2007.

SOJA, E. **Geografias Pós-Modernas: A Reafirmação do Espaço na Teoria Social e Crítica**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1993.

SUGUIO, K. **Dicionário de Geologia Marinha**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1992.

VASCONCELOS, P. A. Questões Metodológicas na Geografia Urbana Histórica. In: VASCONCELOS, P. A. et al (Org.). **Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira**. Salvador: Editora UFBA, 1999.

CAPÍTULO III

As cidades com funções agrícolas
para exportação

CAPÍTULO III – AS CIDADES COM FUNÇÕES AGRÍCOLAS PARA EXPORTAÇÃO

OLINDA (PERNAMBUCO)

José Luiz Mota Menezes

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE OLINDA

A criação de Olinda, provavelmente, ocorreu em 1537, dois anos depois de Duarte Coelho, donatário da capitania de Pernambuco, tomar posse do território.

Ali, na parte mais alta de um dos morros que pontilham a topografia da cidade, ele teria construído sua torre forte em pedra e cal. A carta de doação, também chamada de foral, datada de 1537, conforme cita José Antônio Gonçalves Mello, refere-se àquele ano não como da fundação da Vila, mas sim, da repartição daquelas terras, com a distribuição de lotes, delineando o desenho urbano.

A escolha do local do assentamento originário dessa importante cidade histórica brasileira, segundo alguns historiadores, não foi um fato isolado. Teria havido uma relação entre a sede da capitania, seu porto e os lugares de fabricação de açúcar. Isto é, entre o lugar da administração e dos homens a seu serviço e, dos demais moradores da vila, o lugar de embarque e desembarque – portanto, da ligação com o resto do mundo – e o lugar da plantação, inclusive, no melhor terreno, o fértil massapê, tão decantado por estudiosos da produção açucareira. Aquela terra fértil viria a ser, então, a sede de um complexo de produção de riqueza. Dentro do projeto civilizador de Duarte Coelho, a vila, o engenho e o porto interligavam-se por longos e estreitos caminhos por água e terra, materializados no mapa do cartógrafo S. Golijath.

Olinda teceu seus fios e se interligou com os arredores, de acordo com as necessidades de sobrevivência. Os caminhos fluviais eram feitos, principalmente, pelos rios Beberibe e o Capibaribe, importantes vias de escoamento da produção de açúcar, armazenada em caixas de madeira e guardada nos armazéns da Aldeia dos Arrecifes até o embarque para a Europa.

A riqueza gerada pela produção do açúcar no século XVI levou os habitantes de Olinda a uma vida de luxo. Sobre isso, o padre Fernão Cardim conta, entre outras coisas, que naquela vila as cerimônias de casamento eram pomposas, os proprietários de terra usavam esporas de prata para as montarias e as pessoas abusavam do vinho e dos desregramentos morais. Entre a sociedade local, composta de gente de várias etnias e ocupações, havia funcionários a serviço do governo, profissionais diversos, como sapateiros e alfaiates, proprietários de lojas, negociantes de toda espécie, ourives, trabalhadores de engenhos e aqueles que viviam de sua própria fazenda, geralmente, cristãos-novos.

Olinda abrigava todos e, eles se entreolhavam, essencialmente, os cristãos-velhos, diante dos novos, numa fiscalização permanente uns dos outros, por conta de um possível e real exercício de hábitos e práticas vinculadas ao judaísmo.

Imaginar aquela Olinda, da segunda metade dos quinhentos, em que o açúcar permitiu tanto luxo e muita quebra de regras morais, é um exercício dos melhores, uma reconstrução da vila sob à luz da gente que a definiu tão bela e radiosa naquele século XVI.

De Olinda, o europeu conheceu poucas imagens desenhadas e pintadas, mas, soube da riqueza e da fama. Além de grande produtora de açúcar, foi a segunda vítima da Companhia das Índias Ocidentais, sociedade organizada com fins lucrativos que, depois de conquistar a Bahia, em 1624 e, dali ser expulsa, um ano mais tarde, tomou Pernambuco em 1630, invadindo a Vila de Olinda. No alto do Colégio da Companhia de Jesus, os invasores ergueram sua bandeira e o luxo e a riqueza do burgo duartino acabou destruído.

Existem duas importantes gravuras retratando a cidade daquela época. Uma é a de Claes Janszoon Vischer, feita a partir de anotações do lugar, sem maior identificação das edificações então existentes, que ilustrou o relatório do almirante Lonck sobre a tomada de Olinda de Pernambuco. O gravador, não conhecendo a arquitetura dos edifícios da vila, os representa como construções europeias, mais significativamente, com a arquitetura da Holanda.

A outra, de pintor anônimo, retrata a vista da vila e, foi gravada para ilustrar o livro que narra a história da Companhia das Índias Ocidentais, de autoria de J. de Laet.

Outro documento relevante para o conhecimento da história urbana de Olinda é o mapa inserido na obra de Gaspar Barlaeus, impressa em 1647, em Amsterdã, Holanda, louvando a presença do Conde João Maurício de Nassau, na qualidade de governador da Conquista Holandesa (1637-1644).

Comparando o mapa com a gravura do livro de Laet, pode-se chegar, ajudado pela estampa de Post, a algumas conclusões.

Os principais edifícios do Alto da Matriz e o casario, representados na gravura, quando relacionados com o mapa, nos levam a deduzir que a gradual expansão da área da vila se deu, a partir de uma linha preferencial que, começando na igreja do Salvador, passava pela casa da Câmara, seguia para a Igreja e Hospital da Misericórdia e daí, descia a ladeira e, novamente, subindo outra, atingia a Ribeira, onde encontrava a Igreja de São Pedro e, desta, seguia para o pátio e mosteiro de São Bento.

Tal linha, no sentido contrário, atingia as três únicas casas por trás da Matriz e, chegava à Igreja e ao Colégio dos Jesuítas, depois descia para o convento dos Franciscanos e, deste chegava ao Rossio, em frente ao convento dos Carmelitas. Essa forma anelar, resultante simples e direta, interligava o Rossio ao Alto da Matriz e, desse, por sua vez, seguia por um caminho, para o pátio do mosteiro, fechando-se o anel. A parte mais densamente

povoada situava-se daquele Alto, até o mosteiro dos Beneditinos. Grandes vazios, sem construções, existem na estampa e, talvez, revelem a real situação da vila, apesar de a representação em desenho das ruas, naquele mapa, indicar uma definição de quadras que, provavelmente, não estavam todas ocupadas. Tal adensamento da vila deve ter ocorrido depois da saída dos holandeses.

Na estampa, junto ao Rossio, pode-se ver um casario de pequeno porte, indicando uma ocupação rarefeita do local.

No que diz respeito aos edifícios representados na estampa, vale a pena fazer algumas observações. Em primeiro lugar, o convento dos frades carmelitas se encontra desenhado como incompleto, tal como informam as crônicas e a própria análise, atual, da construção, em que as etapas construtivas dizem bem da interrupção havida na obra e, da reconstrução de partes que haviam sido destruídas, durante a presença holandesa e da reconstrução após 1654.

Quanto à Igreja, ela está parcialmente concluída e, em seu interior e exterior, se percebe, bem claramente, os dois momentos da construção. Por longos anos não teria retábulos de talha em madeira e, sim, pintados nas paredes. A quadra conventual, apesar de manter aquela volumetria anterior, ganharia mais um andar, percebendo-se isso claramente, no que diz respeito à edificação, antes de 1910, à luz de algumas fotos, já que depois foi, totalmente, demolida. Hoje, da enorme mole, construída e reconstruída, resta a Igreja, de grande porte e exemplar magnífico, de um possível renascimento/maneirismo em Olinda.

Em relação ao convento de Nossa Senhora das Neves, dos frades de São Francisco, representado na gravura, pode-se dizer que se está diante daquela pequena construção referida por frei Jaboatão, hoje, ainda visível dentro de outra, resultante de ampliação posterior ao incêndio de 1631 e à presença dos holandeses. O convento tem desenho bem simples e fiel ao espírito de pobreza que presidia as primeiras construções dessa

ordem no Brasil. Uma escala bem humana que se alterou quando o barroco e a afirmação da aristocracia do açúcar, determinaram a pompa e a circunstância em todas as casas religiosas de Olinda.

Acima dos Franciscanos, em 1661, estavam prontos a Igreja de Nossa Senhora da Graça e o colégio dos Jesuítas, reconstruído de forma mais elegante, por serem acrescentadas altura, quase um metro e, volumetria.

A Sé de Olinda, incendiada e parcialmente demolida, em 1631 e, ao longo dos anos seguintes, foi refeita quando da saída dos holandeses, aproveitando-se toda a pedraria que se pode recuperar e, depois de 1654, suas oito capelas laterais, apenas, indicadas na estampa, foram terminadas, então, com abóbadas de alvenaria.

Na oportunidade de ser elevada à catedral, em 1676, foi ampliada e uma enorme sacristia, com o cabido no pavimento superior foi construída e decorada. Essa igreja teve seu interior ornamentado, de forma muito lenta, diante do fato de terem sido sempre insuficientes os meios pecuniários para a elaboração das talhas, da azulejaria e das pinturas.

Hoje, a igreja matriz do Salvador do Mundo, está desenhada da forma como se encontrava quando da invasão holandesa. Três naves, a central mais alta e iluminada por frestas na diferença dos telhados com a demarcação das capelas situadas ao redor. Tal forma, desconhecida de todos foi recuperada por uma obra de restauração em 1972. A preferência pelas três naves é típica da época da construção e pode ser confirmada em igrejas e paróquias da Península Ibérica. A torre do lado sul, representada na estampa, não existia mais no século XIX, antes de infelizes remodelações de 1911 e 1936. Acreditava-se nunca ter existido, mas, a estampa diz de sua presença em 1630 e, documentos encontrados confirmaram a representação.

A Casa da Câmara desenhada com suas janelas dispostas num volume coberto em duas águas, foi identificada na restauração de 1972, do Palácio dos Bispos. Esse prédio da Câmara foi absorvido pelo Palácio, que

resultou da anexação desse edifício a um outro próximo, com duas torres e um terreno vazio entre eles. A representação que o pintor fez dessa Casa da Câmara é o único documento gráfico da construção.

Logo a seguir, depois da Câmara, encontram-se a igreja e o hospital da Santa Casa da Misericórdia e o Recolhimento de Nossa Senhora da Conceição. Apenas se pode ver a cruz que encimava o frontão da primeira igreja.

Depois, a estampa representa um casario que, descendo a ladeira da Misericórdia, chegava aos Quatro Cantos e daí subia até a igreja de São Pedro. Essa igreja se encontra representada e sua cruz que, estava no alto da fachada, é visível. Depois, essas casas seguem até bem perto, como acontece hoje, do mosteiro de São Bento. Quanto ao casario, tinha ele, em 1630, volumetrias e telhados, estes com duas águas, para frente e para trás, construções características de vilas e cidades do Brasil de então.

O mosteiro de São Bento, pequeníssima construção, toda reformulada depois de 1654, está representado de acordo com o que as crônicas descrevem. Desse mosteirinho se tem ainda pedaços de um altar, em cantaria, de fino gosto, encontrado em escavações na atual portaria.

As únicas defesas da vila Duartina eram uma pequena fortificação e uma cerca de pau-a-pique, ao longo do mar, uma vez que os arredores naturais não deixavam nenhuma embarcação maior chegar às praias do burgo.

Logo após a invasão, os holandeses constataram que a vila de Olinda tinha um perímetro urbano ocupado muito grande e, fortificá-la, por inteiro pareceu tarefa impossível para quem ainda não conhecia, nem dominava as matas, as olarias e as pedreiras locais.

Em novembro de 1631, as pedras aproveitáveis das edificações mais sólidas foram levadas para novas construções no Recife, que se tornou um assentamento desenvolvido, ganhando o título de vila no começo do século XVIII e, retirando parte do território de Olinda.

Mais tarde, Olinda viu-se abandonada e um incêndio destruiu a maior parte de suas casas, suas igrejas e seus conventos. O pouco que restou

foi salvo pelas pessoas que ficaram na vila, por índios e alguns religiosos. Franz Post, pintor da comitiva de Maurício de Nassau (1637-1644), fez vários desenhos, gravuras e pinturas da cidade incendiada, retratando as ruínas, a vista geral e os detalhes.

Finalmente, em 1654, a Vila de Olinda começou a ser reconstruída e, foi elevada à categoria de cidade em 1676, com direito a bispado. A recuperação do casario, dos edifícios religiosos e dos monumentos públicos que sobraram do incêndio, ocorreu lentamente.

Quando a cidade foi reocupada, sua parte alta e a mais antiga, antes colmada de edificações, não foi alvo de interesse da gente que voltou a habitar a cidade. As bicas, das quais se obtinha a água potável, ficavam na cota de 20 metros ou mesmo menos em relação ao mar. Assim, intensificou-se, se bem que de forma lenta, como se disse, a reconstrução e as construções novas nessa cota. O Alto da Sé, situado a 52 metros, passou a ser desprezado e, a própria Casa da Câmara, mudou-se para a Ribeira, junto à Igreja de São Pedro, a segunda em importância eclesiástica no burgo.

Dessa forma, aquele eixo inicial, parte do anel referido, foi ampliado pela formação de outras ruas, antes, apenas, delineadas em um plano geral. Surgiram a rua do Bonfim, antes rua de Janniene, que dos Quatro Cantos se dirigia para a igreja de Nossa Senhora do Amparo, que, de simples caminho, com casas apenas de um lado, se transformou pelos novos assentamentos do outro. Houve assim, uma mudança naquele plano diretor, em função do conforto relacionado pela proximidade da água. Nos autos de um processo, de 1710, realizado no interesse de identificar os proprietários de terras na cidade, colheram-se depoimentos que confirmam, diante do vazio que se formou de construções no Alto da Sé, o quanto ele era povoado nos primeiros dias da capitania.

Não apenas as igrejas e os conventos citados floresceram com maiores dimensões, também foram construídas igrejas paroquiais, por conta daquele interesse religioso dos aristocratas do açúcar. Dessa forma,

o pequeno mosteiro dos Beneditinos, foi muito ampliado e, sua igreja recebeu um belíssimo retábulo de talha inteiramente dourada, inspirado na obra magistral de Frei José de Santo Antônio Vilaça, mestre de riscos no Norte de Portugal.

Não existem mapas de Olinda do século XVIII, mas, estudo recente da arquitetura presente nas antigas ruas, revela o quanto se construiu e reconstruiu, ao longo de um século e meio.

A ausência de maiores estímulos para tal crescimento, no final do século XVIII e, princípio do seguinte, impressionou Maria Graham, escritora e aquarelista, a ponto de ela assim se expressar quando viu a cidade em 1817: “fiquei surpreendida com a extraordinária beleza de Olinda, ou antes, dos seus despojos, pois, se encontra, atualmente, em melancólico estado de ruína”.

Um estado de abandono e desinteresse em ocupa-la, o que, felizmente, como uma outra face do processo, a salvaguardou de uma reocupação desordenada e destruidora de suas características quinhentistas, em desenho urbano, assim como, de demolições ou modificações, sem grande cuidado, de suas igrejas e outras casas religiosas. No século XIX, Olinda pouco se alterou, mesmo com a instalação dos cursos jurídicos, em 1827. A água potável e a iluminação só vieram mais tarde, com a Companhia de Santa Tereza.

Nos últimos anos, daquele século, quando os banhos de mar foram indicados por serem saudáveis, as praias de Olinda passaram a ser frequentadas, principalmente, as das proximidades do antigo Rossio e, até, o fortim de São Francisco. Nessa busca de saúde, amarrada às cordas e, essas a dois paus fincados nas areias, a gente tomava, das seis horas ou antes, até, no máximo, às 8 horas, banhos salgados.

Tal condição provocou a construção e a reforma de casas de veraneio próximas à orla. Esse interesse coincidiu com o ecletismo na arquitetura, e por isso, tal linguagem revestiu os exteriores de velhas casinhas. Maneira

de maquiar que deu origem, ao se comparar tal processo ao do confeitiro a título de “bolo de noiva”, para tais construções.

O interesse pelos banhos salgados e os acessos facilitados às praias primeiro pelo trem urbano, depois por carros elétricos e bondes, levaram os proprietários de sítios às margens do mar e do rio Beberibe a lotear as suas terras. Com isso, a partir de 1932, o município de Olinda teve grande expansão, e o pouco que restara da área coberta de mata passou a sofrer constantes invasões. Embora, tais loteamentos não interferissem na visão da cidade e nem fossem feitas grandes intervenções em sua área antiga, foi elaborada uma legislação específica para preservá-la. Mais tarde, no entanto, por falta de controle administrativo e urbano, os antigos mangues do rio Beberibe que envolviam a parte sul da cidade, começaram a ser aterrados e ocupados por mocambos e casas de pequenas dimensões. Acrescente-se a tal fato, a invasão do leito de antigo braço do rio Beberibe que formava o antigo cais, o Varadouro das Galeotas do loteamento Umuarama.

As intervenções e as transformações ao longo dos anos definiram duas Olinda distintas. A primeira, tombada nacional e internacionalmente, é considerada patrimônio mundial pela Unesco. A outra, se constitui de duas subpartes: os edifícios e as casas junto ao mar, de melhor aspecto e, as casas populares, organizadas em lotes urbanos regulares e irregulares, decorrentes, às vezes, de invasões desorganizadas, ao longo do Beberibe.

Olinda, praticamente, não possui indústrias. A população dispõe de um comércio de maior porte na área das praias e de pequenos mercados e lojas. Em decorrência do turismo, o comércio informal se apropriou do Alto da Sé e dos pontos de maior fluxo de visitação.

ASPECTOS CULTURAIS DE OLINDA

No que tange aos aspectos culturais, às vezes, em noite de lua cheia, sobe as ladeiras de Olinda, um grupo de cantores que louva a cidade e seus encantos. Nada é oficial. Tudo se passa pela vontade de corais que, encantados com o burgo, percorrem as ruas e as ladeiras para baixo e para cima. Olinda é

o último dos grandes redutos do carnaval de rua. Por mais de três dias, os bonecos gigantes andam pelas ruas e, junto a eles, o frevo, a música dos trombones de vara e o rufar dos tambores, exercem seus ofícios na luta pela alegria e pela descontração. Olinda é, hoje, o lugar dos pintores, dos arquitetos e de toda uma gente das artes. Andar a pé é o melhor conselho e, de porta em porta, pode-se ver e entrar nas galerias de arte e noutros lugares em que se vende e vive o dia-a-dia de tantos e bons artistas. Uma cidade que continua viva e, na qual o reaparecimento da talha decorativa une passado ao presente em uma linha contínua, telúrica e rica em lirismo. Em cada esquina, um ângulo novo de leveza e arte.

REFERÊNCIAS

MENEZES, J. L. M. Olinda, (PE). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

BARLEUS, G. **Rerum per Octennium in Brasilia et Alibi Nuper Gestarum Sub Praefectura Illustrissimi Comitiss. J. Mauriti Nassaviae, c. Comitiss, nunc vesaliae gubernatoris Equitatus Foederatorum Belgis Ordd. Sub Auriaco Ductoris Historia**. Amsterdam: João Blaeu, 1617.

CARDIM, Pe. F. **Tratado da Terra e da Gente do Brasil**. Introdução e Notas de Baptista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolfo Garcia. Rio de Janeiro, 1925.

JABOATÃO, A. S. M.; O. F. M. **Novo Orbe Seráfico Brasília ou Chronica dos Frades Menores da Província do Brasil**. Impressa em Lisboa em 1761 e reimpressa por Ordem do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Vol. I e II, Parte Primeira e Parte Segunda, Vol. 1 e 2. Inédita, Typ. Brasiliense de Maximiano Gomes Ribeiro, Rua do Sabão, nº 114, 1858/1859, Rio de Janeiro.

MALCHER, R. **As Cidades da Amazônia no Século XVIII. Belém, Macapá e Mazagão**. Lisboa, 1997.

MELLO, J. A. G. **O Chamado Foral de Olinda de 1537**. Revista do Arquivo Público, vol. 11/28, Recife, 1957.

MENEZES, J. L. M. **Palácio dos Bispos de Olinda**. In: **Revista Clio**. Mestrado e Doutorado de História. Universidade Federal de Pernambuco, 1986.

MORENO, D. C. **Livro que dá Razão do Estado do Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro/Ministério da Educação e Cultura, 1968.

3 CACHOEIRA E SÃO FÉLIX

CACHOEIRA (Bahia)

Luís Antônio Cardoso

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE CACHOEIRA (BAHIA)

A área dos municípios de Cachoeira e São Félix foi ocupada pela Coroa Portuguesa como parte de um projeto de conquista e exploração da região do Recôncavo Baiano para a lavoura açucareira. Coube a Mem de Sá, terceiro governador geral do Brasil, a execução desse projeto de colonização, intensificada a partir da segunda metade do século XVI.

Para vencer a resistência e a agressividade dos índios nativos, o governador contou com a colaboração dos padres jesuítas e a experiência destes na catequização do gentio.

A conquista efetiva da região só aconteceu após muitos meses de luta e, sabe-se que, apenas, na última das expedições encaminhadas pelo governo-geral, foram destruídas, cerca de 70 aldeias indígenas. A partir daí, teve início o assentamento dos primeiros colonizadores europeus na área, em grande parte senhores de engenho, acompanhados por um séquito de trabalhadores e seus instrumentos de trabalho, necessários à implementação do empreendimento agroindustrial do plantio da cana à produção do açúcar.

Em virtude da topografia acidentada da região e, das chuvas frequentes – o que dificultava a construção de uma rede viária terrestre eficiente –, a navegação prevaleceu como principal meio de transporte e de comunicação entre os engenhos, os povoados e a capital.

Devido à expansão da economia do açúcar no Recôncavo e à pequena quantidade de mão de obra de origem portuguesa, tornou-se

necessária a captura das populações indígenas para os trabalhos mais pesados da produção açucareira.

Nesse contexto, o rio Paraguaçu apresentava-se como a melhor via de acesso ao interior do território, uma vez que, ligado à Baía de Todos os Santos, permitia a penetração de embarcações até cerca de 60 km da capital, rumo ao sertão.

O arraial surgiu, justamente, no ponto final do percurso navegável do rio, onde começavam os caminhos terrestres de acesso ao interior. Fontes documentais levam a crer que isso se deu por volta de 1595, quando Álvaro Rodrigues Adorno construiu, numa colina perto das corredeiras, um engenho destinado à fabricação de açúcar, ao redor do qual fixaram-se grupos de pessoas envolvidas com o empreendimento.

Os constantes ataques indígenas atrasaram o crescimento desse núcleo, que só veio a florescer a partir de 1654, com a atenuação dos conflitos e a chegada do neto de Adorno, que se estabeleceu no lugar e reconstruiu a primitiva casa-grande do engenho, inclusive, com uma capela anexa.

Em 1674, a povoação passou a ser sede da Freguesia de Nossa Senhora do Rosário do Porto de Cachoeira, desmembrada da Freguesia de Santiago do Iguape. Sua elevação à categoria de vila, a segunda na região, aconteceu em 1698, com base em uma carta régia de 1693. É provável que o crescimento do assentamento, nesse período, além de fomentado pelo incremento da produção açucareira, já estivesse também ligado à importância que o sertão ia adquirindo na economia da colônia, como zona de criação de gado e como área de exploração dos ricos veios auríferos recém-descobertos.

Assim, Cachoeira assumiu o papel de entreposto comercial na fronteira entre duas regiões economicamente complementares. Dali saíam três estradas-régias: a das Minas, que ao longo da margem direita do rio chegava ao Distrito de Rio das Contas e, de lá, a Minas Gerais e Goiás; a de Belém, ligando a Vila à região Sul da Província e, a do Capoeiruçu

que, seguindo em direção Noroeste, encontrava a Estrada Real do Gado, atravessando todo o interior da Bahia, até atingir as terras do atual estado do Piauí, de onde vinham as boiadas e as provisões de carne-seca, destinadas ao abastecimento dos engenhos, dos povoados do Recôncavo e da própria cidade de Salvador.

Por ser ponto de passagem obrigatório do transporte fluvial para o terrestre, durante dois séculos, Cachoeira desempenhou a função de empório de uma rica e vasta região.

O preço elevado do açúcar, no decorrer do século XVIII e, a riqueza dos veios auríferos descobertos na zona de Rio de Contas, no interior da Bahia, permitiram que, nesse período, Cachoeira desfrutasse intenso surto de desenvolvimento. A importância do assentamento, no entanto, era comentada desde o século XVII, como em um documento oficial da Coroa Portuguesa que, então, já registrava a existência de duas praças delimitadas: uma, junto ao porto e, outra, no lugar onde viria a ser construída a Casa de Câmara e Cadeia.

O número de edificações existentes, também, parecia ser considerável, visto que o documento recomendava a demolição de algumas delas, com a finalidade de ampliar esta última praça.

Em 1698, já na condição de vila, os fatos relativos à vida de Cachoeira passaram a ser documentados nos *Termos de Vereação*. Em 1724, a Câmara definiu normas, garantindo o alinhamento de novas construções, demonstrando preocupação com o controle do crescimento desordenado da povoação. Também, se preocupou com as três estradas que ligavam a vila ao interior da província e, com a ampliação do atracadouro do porto, ponto fundamental de sua interligação com a capital da colônia.

Nessa época, o tabaco foi inserido na rota da qual Cachoeira era o mais importante entreposto. Cultivado nas partes altas do Recôncavo, o produto teve papel de grande relevância na economia da Bahia, a partir da segunda metade do século XVIII, não apenas, pelo alto preço obtido na

Europa, mas, pela função que assumia como moeda de troca nas transações de compra e venda de escravos nos mercados da costa africana.

Os registros da Câmara de 1731, fazem referência à presença de negros africanos em Cachoeira, inicialmente, empregados na atividade agrícola. Com a expansão da vila, muitos foram, também, incorporados às atividades desenvolvidas no ambiente urbano, trabalhando em afazeres domésticos, na comercialização de alimentos e no transporte de mercadorias entre o porto da cidade – de onde partiam as embarcações rumo à capital – e, o porto de São Pedro, do outro lado do rio, em São Félix, onde tinha início o caminho para as zonas de mineração.

Esses mesmos documentos, também, mencionam a existência de galerias com arcos abertos, que – à semelhança das praças de cidades hispano-americanas – caracterizavam a maior parte dos edifícios voltados para as atuais Praça Teixeira de Freitas e Rua 25 de Junho. Possivelmente, essas galerias foram eliminadas em meados do século XIX, por motivos ainda não muito esclarecidos.

No século XVIII, a economia de Cachoeira viveu períodos de efervescência, alternados com outros de estagnação, ocasionados pela variação do preço do volume da produção de açúcar e tabaco ou de produtos que circulavam pelo seu porto, como carne-seca, farinha de mandioca, ouro, etc. Contudo, no final do mesmo século, o núcleo urbano já estava plenamente consolidado, com os principais monumentos de arquitetura civil e religiosa já edificadas.

Alguns episódios levam a crer que um dos períodos mais importantes da economia e da política da cidade, date da primeira metade do século XIX. Em 1817, a expedição de Spix e Martius chega a Cachoeira, depois de percorrer boa parte do território brasileiro. De acordo com os registros dessa expedição, Cachoeira era uma povoação rica e populosa e, uma das mais agradáveis vilas de todo o Brasil, com comércio movimentado e tendo o cultivo de tabaco como maior fonte de renda.

Na mesma época, outro fato vem atestar a importância de Cachoeira: a inauguração, em 1819, da primeira linha regular de navegação a vapor do país, ligando-a a Salvador. O trajeto era percorrido em 8 horas e 20 minutos, em embarcações de propulsão mecânica, de grande velocidade para a época.

A prosperidade econômica de Cachoeira favoreceu a rebelião dos moradores contra os altos impostos recolhidos pela Coroa Portuguesa. Esse inconformismo levou a cidade, bem como uma vasta região à sua volta, a declarar-se independente de Portugal, cerca de 3 meses antes da Proclamação da Independência, em 07 de setembro de 1822.

A partir de 25 de junho do mesmo ano, Cachoeira tornou-se sede do Governo Provisório da Província, dirigindo os exércitos em busca da conquista de Salvador, ainda, sob domínio português, até sua liberação definitiva, em 02 de julho de 1823.

A elevação da vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto de Cachoeira à condição de cidade, ocorreu em 1837, embora viesse sendo solicitada pela Câmara, desde 1826. Na segunda metade do século XIX, no entanto, Cachoeira entrou novamente em processo de decadência econômica.

Em 1855, a região foi atingida por uma epidemia de cólera, dizimando 3.000 pessoas na cidade e 8.500 em toda a comarca, que também, incluía São Félix.

Mais tarde, com a nova valorização do tabaco, a instalação da ferrovia e a construção da ponte de ligação com São Félix, recuperou-se economicamente, voltando depois a viver mais um processo de declínio.

No início do século XX, ao desmembrar-se dos municípios de Santo Estevão e de Conceição de Feira e, com a crise da produção do tabaco, acabou perdendo 1/3 de sua população, que partiria para outras plagas, em busca de melhores condições de vida.

Em 1928, com a conclusão da ligação rodoviária entre Salvador e o interior do estado, pela rodovia que leva à Feira de Santana e, com a interligação entre as ferrovias da região baiana, Cachoeira perdeu a função de estação de transbordo de mercadorias, ficando marginalizada como porto e como entreposto viário. A partir daí, a cidade não foi mais capaz de retomar seu desenvolvimento. O plantio de dendê e cítricos substituiu a agricultura tradicional.

Nos últimos anos, o turismo foi incluído entre as fontes de renda da cidade, mas, essa atividade, no entanto, ainda não gera recursos capazes de torna-la mais dinâmica. Hoje, vislumbra-se como possível deflagrador de um novo processo de dinamização, a implantação de um dos campi da recém-proposta Universidade Federal do Recôncavo.

Historicamente, o vetor principal do crescimento do núcleo urbano de Cachoeira foi o eixo paralelo ao rio Paraguaçu, que, partindo do rio Caquende, a Sudeste, prosseguia para Noroeste, até chegar à estrada de Capoeiruçu, em direção à estrada Real do Gado.

Desse eixo linear que atravessava a praça da Câmara (atual Aclamação) e a Rua da Matriz (atual Ana Neri) - onde estavam situadas as sedes do poder administrativo e do poder religioso -, partiam algumas ruas transversais, ocupadas, principalmente, por residências.

Mais abaixo, sempre paralelamente ao eixo principal, desenvolveu-se a rua de Baixo (atual 13 de Maio), onde se concentrava a área comercial da cidade. Até a construção da ponte no início do século XIX e, do aterro que deu origem à Rua Vigário Reys, o único trecho urbanizado em contato direto com o rio era aquele situado na proximidade do porto, entre a Praça dos Arcos (atual Teixeira de Freitas) e a rampa dos Saveiros.

Ainda hoje, Cachoeira constitui uma aglomeração mononuclear de tipologia simples, cujo crescimento foi condicionado pelo mesmo eixo linear paralelo ao rio. O caráter espontâneo de seu desenvolvimento confere à malha urbana da cidade, um desenho irregular resultante de sua paulatina adequação ao próprio sítio.

Nos últimos 100 anos, essa trama urbana pouco se modificou. As transformações mais importantes são observadas na formação de favelas, ao longo de alguns trechos das encostas, mas, a variação do número de habitantes no último século, também, é irrelevante.

Em 1971, o conjunto arquitetônico e paisagístico da cidade foi tombado pelo IPHAN, embora sem definir os limites precisos da área protegida. Todavia, um outro estudo, elaborado pelo inventário de Proteção ao Acervo Cultural da Bahia (Ipac/BA), identificou, como objeto de interesse para salvaguarda, uma área de 58 hectares com cerca de 668 edificações. Essa região corresponde, aproximadamente, ao tecido urbano da cidade, por volta da metade do século XIX, incluindo, boa parte das áreas de encosta.

Além das dificuldades decorrentes do empobrecimento da cidade, a preservação de seu conjunto monumental, enfrenta outros desafios inerentes ao próprio sítio onde se situa. Na história de Cachoeira são recorrentes os registros de enchentes do rio Paraguaçu. Nem mesmo a construção da grande barragem de Pedra Cavalo, inaugurada há mais de 15 anos, acerca de 3 km a montante da cidade, conseguiu evitar que a maior parte da área urbana ficasse alagada, durante uma semana em dezembro de 1989.

SÃO FÉLIX (Bahia)

Luís Antônio Cardoso

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE SÃO FÉLIX (BAHIA)

O processo de ocupação e desenvolvimento da cidade de São Félix, desde o início, esteve atrelado ao surgimento e à evolução do porto de Cachoeira. Anteriormente, entretanto, no local da atual cidade, havia uma aldeia de índios tupinambás que, em 1534, abrigava cerca de 200 pessoas.

Com a chegada dos portugueses ao local, os investimentos de exploração da área foram dirigidos à extração da madeira destinada ao comércio. Os conflitos entre colonos e indígenas foram frequentes e, numerosos povoados foram destruídos, no início do século XVII.

Cessados os conflitos, fundou-se a aldeia de São Félix, na margem direita do rio Paraguaçu, no ponto onde tem início a estrada de acesso a São Pedro de Murituba. No começo, as poucas casas existentes dispunham-se em volta do embarcadouro – atual praça Inácio Tosta, núcleo ao qual pouco a pouco incorporaram-se trechos da ladeira de Murituba, na altura da rua Senador Temístocles.

Ali, tinha origem a chamada estrada das Minas, levando ao norte de Minas e a alguns povoados de Goiás, depois de passar por Murituba, área produtora de tabaco e Rio das Contas, centro de mineração em território baiano. Essa situação favorecia o incremento das atividades ligadas ao comércio, uma vez que, já circulavam produtos como ouro, diamantes e fumo, destinados à exportação e, outros manufaturados, que eram importados da Europa para o abastecimento da vasta região de que São Félix era o ponto de acesso.

As terras altas do município, também chamadas de tabuleiros, revelaram-se adequadas ao cultivo do tabaco, da mandioca e de outros produtos de subsistência. Funcionando como ponto de partida e de chegada

das tropas que abasteciam as regiões de mineração, em 1698, o povoado de São Félix foi incorporado à Cachoeira. Já elevada à condição de Vila e, dela, tornou-se o principal bairro.

O pleno desenvolvimento de São Félix deu-se, a partir do século XVIII e, sobretudo, na primeira metade do século XIX, em virtude do valor elevado das mercadorias que circulavam pela povoação. Em 1754, a Câmara Municipal de Cachoeira chegou a encabeçar um movimento para a construção de uma ponte, ligando a cidade à São Félix, de modo a facilitar a circulação dos habitantes e das mercadorias entre os dois portos.

Entretanto, apesar dos esforços empreendidos, o empreendimento não foi possível, devido à falta de recursos financeiros. Na segunda metade do século XVIII, a abertura de novas estradas e, a inauguração da igreja Matriz do Menino Deus de Porto de São Félix, tornaram oportuno o deslocamento do núcleo primitivo para a área adjacente ao largo em que se encontra a igreja, atualmente, conhecido como Praça José Ramos.

Em 1804, ao escrever sobre a região, José Joaquim de Almeida Arnizau declarou que, tanto Cachoeira, quanto São Félix, encontravam-se em fase de crescimento progressivo, possuindo edifícios de pedra e tijolos e ruas pavimentadas. Entretanto, a partir da segunda metade do século XIX, a região entrou em fase de declínio, perdendo sua força de trabalho, em decorrência da epidemia de cólera ocorrida em 1855 e, da Guerra do Paraguai, em 1864. Ambos os acontecimentos tiveram influência direta na queda da produção e do comércio e provocaram a redução drástica das atividades dos portos de Cachoeira e de São Félix.

Mais tarde, com a chegada da estrada de ferro e a construção da estação ferroviária, São Félix viveu um novo surto de desenvolvimento econômico, embora por pouco tempo, pois a construção da rede ferroviária acabou interrompida antes de chegar às regiões de mineração da Chapada Diamantina. A ferrovia só atingiu a Chapada, 15 anos depois, quando a exploração mineral local já estava estagnada.

A partir de 1885, o então Distrito de São Félix, conheceu novo período de prosperidade com a inauguração da ponte D. Pedro II, finalmente, ligando o município à Cachoeira e, com a instalação das fábricas de fumo Dannemann, Simas e Cardoso.

Tornou-se, então, o maior produtor de charutos do Império e, no embalo da indústria fumageira, novas tipologias arquitetônicas foram acrescentadas ao núcleo urbano como armazéns, vilas operárias e galpões, ainda hoje, presentes na paisagem citadina. O florescimento da sua economia culminou, em 20 de dezembro de 1889, com a elevação do Distrito à categoria de cidade, tornando-se autônomo e separado de Cachoeira.

O período de prosperidade econômica prosseguiu até 1920, quando foi concluída a construção da usina hidrelétrica de Bananeiras – que hoje, está submersa pela barragem de Pedra do Cavalo, responsável pela absorção da mão de obra local e pela chegada de técnicos e especialistas de fora.

Poucos anos depois, uma nova crise abateu-se sobre a economia do fumo, fechando as fábricas de charutos da área, até então, produtivas. Mas, o que resultou no processo de declínio da cidade de São Félix foi a implantação da ferrovia no Recôncavo Baiano, obra que eliminou quase toda a sua atividade portuária, caracterizada pelo transbordo obrigatório de mercadorias do meio fluvial para o terrestre.

A construção da estrada Salvador - Feira de Santana e a integração do sistema ferroviário do Estado da Bahia, canalizando para o porto de Salvador todas as atividades de exportação e importação de mercadorias, assim como no caso de Cachoeira, também, reforçaram o efetivo declínio de São Félix.

Em relação à demografia, documentos históricos relatam que São Félix contava com 3.025 habitantes, em 1888, 7.096 em 1980 e, pouco menos de 10.000, em 1990.

A taxa de crescimento registrada nos últimos cem anos não foi muito significativa se comparada a de outras cidades do interior da Bahia.

Do ponto de vista urbanístico, as transformações sofridas nos últimos anos não foram muito marcantes e, por isso, ainda é possível observar trechos interessantes da trama urbana e da arquitetura baiana, produzidos, a partir da segunda metade do século XIX, incluindo monumentos residenciais, religiosos e fabris.

Embora o Ipac/BA tenha indicado a necessidade de se proteger legalmente grande parte da área urbana, São Félix ainda não possui uma legislação que atenuie o processo de descaracterização que se manifesta em algumas regiões da cidade, nem um plano diretor que garanta a integração de seu crescimento com a paisagem majestosa na qual se encontra.

ASPECTOS CULTURAIS DE CACHOEIRA E SÃO FÉLIX (BAHIA)

Culturalmente, Cachoeira e São Félix receberam as mesmas influências. Assim, pode-se dizer que as festas tradicionais de Cachoeira são, também, as de São Félix, ainda que exista uma prosaica e bem-humorada rivalidade entre os habitantes das duas cidades.

A localização das atuais cidades permitiu a confluência de contribuições culturais diversas, mesclando tradições litorâneas e sertanejas, sejam de origem africana, europeia ou indígena. Essa mistura é facilmente percebida, tanto na cozinha local, marcada por pratos com influência do litoral e do sertão, quanto na religiosidade popular, em que se conjugam ritos europeus, africanos e indígenas. Das festas religiosas, sobressaem as de Nossa Senhora da Boa Morte e de São João. A primeira, realizada durante os quatro primeiros dias do mês de agosto, teve origem na criação da irmandade de Nossa Senhora da Boa Morte, fundada em Salvador, em 1823, por um grupo de africanas da nação Yorubá e, posteriormente, transferida para Cachoeira.

As confrarias africanas, dissimuladas sob um manto da religião oficial católica, mantinham as tradições culturais de seu povo, conferindo especial importância ao culto de seus ancestrais. Os membros da irmandade da Boa Morte são, exclusivamente, mulheres negras que, no período da festa, desfilam com roupas e joias de origem africana.

Durante as festividades acontecem três procissões: duas em louvor à Nossa Senhora da Boa Morte e, uma à Nossa Senhora da Glória, todas percorrendo as ruas principais de Cachoeira, embora nem sempre seguindo o mesmo trajeto. Ao encerrar as festividades, a irmandade oferece em sua sede, algumas especialidades culinárias ao som ritmado do samba de roda do Recôncavo.

A festa de São João, também, tradicional na região, acontece nos dias 23 e 24 de junho, de cada ano. Durante a celebração, as ruas e as praças que costeiam o rio Paraguaçu são enfeitadas com bandeirinhas e, tomadas por barraquinhas de pratos típicos, bebidas e frutas variadas. Na mesma área, montam-se palcos para a apresentação das quadrilhas e dos conjuntos de música regional.

REFERÊNCIAS

ACCIOLI, I.; AMARAL, B. do. **Memórias Históricas e Políticas da Bahia**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1919.

BAHIA, Secretaria de Indústria e Comércio. **IPAC – BA: Inventário de Proteção do Acervo Cultural, Monumentos e Sítios do Recôncavo**. Salvador, 1982.

BAHIA, Universidade Federal da. **Evolução Urbana de Cachoeira**. Salvador: Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia, 1979.

CARDOSO, L. A. Cachoeira, (BA). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

CARDOSO, L. A. São Félix, (BA). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

“Introdução ao Estudo da Evolução Urbana”. In: **Programa de Desenvolvimento Integrado da Cidade Municipal de Cachoeira**. Salvador: 1976/79.

Introdução ao Estudo da Evolução Urbana. **Plano Urbanístico de Cachoeira**. Salvador, 1976.

PROJETO SÃO FÉLIX: Instrução para o Tombamento Federal, Salvador, 1980.

SOUZA, A. L. de. Notícia Histórica de Cachoeira. **Coleção Estudos Baianos**, nº 5, UFBA, 1972.

VILHENA, L. S. **A Bahia no Século XVIII**. Vol. II. Salvador: Itapuã, s/d.

MARECHAL DEODORO (ALAGOAS)

Josemary Omena Passos Ferrare

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE MARECHAL DEODORO (ALAGOAS)

Os primórdios da ocupação portuguesa na região de Marechal Deodoro, no Estado de Alagoas, se deram no período de filipino (1580-1640), época em que os descobridores travaram acirrados conflitos contra os índios Caetés, ocupantes autóctones da região, assim como contra corsários franceses, na tentativa de extinguir o contrabando de pau-brasil, ao longo de pontos da costa já, então, identificados como “portos dos franceses”.

Todavia, existem imprecisões de datas mais exatas, havendo inferências historiográficas de existência da povoação já em fins do século XVI e, reproduções da cartografia portuguesa do início do século XVII, que registraram na região a existência de engenhos, quando a atual Lagoa Manguaba denominava-se, ainda, Alagoa do Sul.

Favorecida pela rede hídrica formada pelo rio Sumaúma e pelos canais da lagoa, o que hoje é a cidade de Marechal Deodoro, logo veio a se tornar, não apenas, um polo defensivo dos limites meridionais da capitania de Pernambuco, junto com Penedo e Porto Calvo, mas, sobretudo, um polo de produção e escoamento do açúcar de seus muitos engenhos, pelo porto marítimo - o Porto do Francês.

Sempre prosperando como centro de produção agromercantil e de pastoreio, estruturou-se, paulatinamente, em uma sociedade de base aristocrática rural, composta por fazendeiros, senhores de engenhos, colonos, oficiantes em geral, escravos e índios aldeados, conforme atesta a historiografia: “em 1614, chegando à capitania o dono das terras da

Madalena – Diogo Soares – e, vendo o mal estado de suas fazendas e engenhos, endereçou ao governador Gaspar de Souza, nova petição para concessão de outro aldeamento, o que obteve, ficando assim firmado, o núcleo de boa proteção ao proprietário, contra as investidas holandesas e palmeirenses”.

Apesar das inexatidões das referências históricas sobre o processo de doação de sesmarias e povoamento, a primeira ocupação, possivelmente, se deu em Taperaguá, um local de cota plana, em relação à Lagoa Manguaba e ao rio Sumaúma e, que pela proximidade com o rio, passou a se chamar Madalena do Sumaúma. Também, é bastante provável que, devido a melhores condições de salubridade e de defesa contra os recorrentes invasores, tenha se seguido uma segunda fase de ocupação em um ponto de cota topográfica mais elevada e de faixa estreita.

Contudo, este segundo sítio de ocupação seria bastante atacado pelos holandeses na invasão ocorrida no século XVII, em toda a capitania de Pernambuco e, seria ainda, nomeado Povoação do Sul ou Povoação de Nossa Senhora da Conceição, pelos próprios invasores em mapas e, em um relato em que os batavos estabeleciam correspondência entre a aparência urbana do local e, a de outro núcleo da capitania, antes de ser incendiado: “uma bela vila, chamada Nossa Senhora da Conceição (Vila de Santa Maria Madalena da Lagoa do Sul, citada pelo seu orago), não tendo menor extensão e belas construções do que a vila de Igaraçu e, então, incendiaram-na completamente”.

A análise de iconografias que registram a expansão do domínio holandês na capitania de Pernambuco, como as estampas *Pagus Alagoae Australis* e *Alagoae ad Austrum*, somada à observação de reminiscências toponímicas *in situ*, nos aproxima do reconhecimento de que o local representado corresponde ao ponto onde, hoje, está edificada a igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, centro irradiador da nova ocupação, em forma linear e no sentido descendente para a Ribeira da Lagoa.

Este eixo de direcionamento foi, também, seguido pela Confraria dos Homens Pardos, ao erguer a igreja de Nossa Senhora do Amparo, mantendo-se na área em que a ordem religiosa dos Franciscanos havia edificado o complexo conventual da igreja de Santa Maria Madalena e a igreja da Ordem Terceira de São Francisco.

Estas referidas igrejas, junto com a igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição e a igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, definiram uma espécie de “polígono sacro” que polarizava as resistências, bem como a hospedagem das pessoas das redondezas para as concorridas festas religiosas e procissões, como as realizadas durante a Quaresma e a Semana Santa, em seus templos e largos.

O posicionamento dessas igrejas consolidou as ruas que as ligavam como principais, ainda, no século XVIII. Desde então, a malha viária do núcleo central é composta pelo largo do Convento de São Francisco, os largos contíguos da Matriz e do Rosário e, por conseguinte, as ruas denominadas da Matriz, do Rosário, do Amparo, do Convento, da Paz, de Baixo e do Meio, correspondentes às atuais ruas Capitão Bernardino Souto, Ladislau Neto, São Francisco, Marechal Deodoro, Tavares Bastos e Tenente José Tomé, na sequência correspondente aos nomes anteriores.

O ponto confluyente da ligação linear entre essas igrejas tornou-se o largo do conjunto religioso franciscano, pela equidistância da sua localização, em relação aos demais pontos de expansão da parte baixa da cidade e, em decorrência proximidade com os antigos cais do Convento e cais de Embarque, funcionando como agregador da dinâmica cotidiana local.

Dentre os acontecimentos históricos que muito marcaram a localidade no século XVII, destacamos o esforço de reconstrução de seu conjunto edificado, empreendido após a devastação da guerra holandesa e, intensificado, a partir de 12 de abril de 1636, quando foi elevada a Vila de Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul por Duarte de Albuquerque Coelho, já o quarto donatário da capitania de Pernambuco.

Todo o empenho prosseguiu no século subsequente com as conquistas político-administrativas que a elevaram à condição de Cabeça de Comarca da parte sul da capitania de Pernambuco, em 1710, mediante alvará régio de D. João V que, a determinou para o exercício de funções jurídicas.

A prosperidade econômica atingida no século XVIII, chegou a ser atestada em um relatório do governador de Pernambuco, de 1730 que asseverava que a comarca das Alagoas possuía 47 engenhos de Açúcar, 10 freguesias e uma renda anual de 3:800\$00 em dízimo para o erário real.

Em decorrência do processo político da Revolução Pernambucana, a Comarca das Alagoas, desmembra-se de Pernambuco, precisamente, em 1817, tornando-se capital da província de Alagoas, por ato régio de D. João VI, recebendo o primeiro presidente da província nomeado: o português Sebastião Francisco de Melo Póvoas, que escolheu residir em Maceió, ainda um povoado, mas, de comércio bastante florescente.

Um alvará régio elevou a Vila das Alagoas e capital da Província de Alagoas à cidade, em 08 de março de 1822, com todas as prerrogativas que gozavam outras cidades do Império, embora algumas restrições impostas por decisões governamentais de Sebastião de Melo Póvoas, como a desativação do Porto do Francês, tenham fomentado um processo de decadência antagônico à célere prosperidade de Maceió, definitivamente, selada com a transferência da capital da província de Alagoas para Maceió, em 1839.

Com o deslocamento dos funcionários do quadro administrativo, acompanhados de suas respectivas famílias, de Alagoas para a nova capital, instaurou-se um vertiginoso declínio, facilmente, demonstrado em quadro comparativo do ano de 1842: Alagoas contava com 28 engenhos e 864 casas, 605 cobertas com telhas e 259 com palhas; enquanto, a próspera Maceió possuía 54 engenhos e 818 casas, 619 cobertas com telhas e 199 com palhas.

O agravamento da situação prosseguia e, em 1859, Alagoas contava com apenas 18 engenhos e 9.426 habitantes (8.449 livres e 977 escravos),

enquanto Maceió já contava com 55 engenhos e 26.531 habitantes (23.463 livres e 3.068 escravos).

Sempre decadente e isolada sócio-politicamente do resto do Estado e do país, a antiga capital passou a se apoiar, exclusivamente, na atividade pesqueira de subsistência e, no incipiente comércio, restringindo-se a ser um núcleo artesanal e pesqueiro por quase um século.

Sem maiores acontecimentos marcantes em sua história, recebeu em 1939, a denominação de Marechal Deodoro, por Decreto Estadual, comemorativo do quinquagésimo aniversário da Proclamação da República, em uma homenagem prestada ao seu filho notável.

Arrastou-se na inércia socioeconômica até meados do século XX, voltando a atingir uma relativa dinamização com a implantação da usina Sumaúma, em 1970 e, sua oferta sazonal de empregos, embora somente, tenha se dinamizado de modo mais contundente, após a abertura da rodovia AL-101 Sul, em 1979, que ampliou oportunidades de empregos e assistência de serviços educacionais e médico-hospitalares diários em Maceió, além de sedimentar o comércio informal na praia do Francês e, nos povoados de Massagueira e Barra Nova e estimular o *boom* turístico e imobiliário.

Embora, ainda, concentre representativo acervo de unidades residenciais com fortes características estético-tipológicas da arquitetura colonial do Brasil dos séculos XVII e XVIII, apresenta, também, esparsas referências de exemplares de fins do século XIX e início do século XX.

Contudo, a celeridade de um processo de atualização estilística, instaurado após a intercomunicação rodoviária estabelecida com Maceió, em 1979, tem impulsionado reformas de residências em todo o perímetro da sede urbana.

De modo geral, a uniformidade do conjunto edificado continua a ser irrompida, na escala da verticalidade, apenas, por torres e pináculos dos frontões que coroam as edificações mais marcantes de todo o conjunto

urbanístico, ou seja, as igrejas que dominam focalmente os largos do Bomfim, da Matriz e do Rosário, do Carmo e do Convento, que se destacam, nitidamente, no tecido urbano da cidade, por se delimitarem pelos enfileirados de casas dispostos em torno de igrejas edificadas, em frente a grandes áreas abertas.

ASPECTOS CULTURAIS DE MARECHAL DEODORO

Dentre as práticas culturais mais expressivas destacam-se as festas de Santos mantidas com seus “noiteiros” semanais e as concorridas procissões do Senhor do Bomfim (06 de janeiro), da padroeira Nossa Senhora da Conceição (08 de dezembro), de São Pedro (29 de Junho) e de Nossa Senhora da Boa Viagem (11 de novembro).

Igual destaque recebem as festas cívicas e as datas comemorativas de fatos ocorridos ao longo do processo histórico da formação da cidade, como a elevação de vila à cidade (08 de Março) e a condição de vila (12 de abril), ou que enaltecem a figura e as ações do Marechal Deodoro, tais como seu nascimento (05 de agosto), a Independência do Brasil (07 de Setembro) e a Proclamação da República (15 de novembro).

Tanto as datas e festas religiosas, como as cívicas, são abrilhantadas por cortejos conduzidos pelas 4 bandas orquestrais, sendo alguns eventos acompanhados pela Banda de Pífanos ou de Esquenta “Muié”. Toda essa aptidão musical é festejada no dia do músico (22 de novembro), com apresentação de retretas em vários pontos da cidade, com vasto repertório clássico, sacro e profano.

Entre os saberes mais tradicionais destacam-se a confecção de bordados em linhas, como o “filé” e o “labirinto”, tecido por mulheres de todas as idades em teares de madeira, geralmente, expostos nas calçadas das casas, de modo a interligar o colorido que deriva das tramas rendadas à própria imagem da cidade; e o fabrico de utensílios singulares como

covos, gererês, etc., usados na pesca – atividade essencialmente ligada à vida do homem deodorense -, da qual decorrem, além da subsistência de várias famílias, uma variedade de técnicas peculiares usadas na captura do pescado, transmitidas por um “[...]sabê” *sic* que era do meu avô e do meu pai, e também, de muitos da antiguidade daqui”.

REFERÊNCIAS

FERRARE, J. O. P. Marechal Deodoro, (AL). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

ALTAVILA, J. de. **História da Civilização de Alagoas**. Maceió: Edufal, 1988.

CASTELO BRANCO, F. R. **O Pátio do Complexo Franciscano de Santa Maria Madalena em Marechal Deodoro – Alagoas: Urbanização e Usos nos Séculos XVIII e XIX**. 82f. Monografia (Especialização em Cultura e Arte Barroca) - Instituto de Filosofia, Artes e Cultura, UFOP, Ouro Preto, 2000.

FERRARE, J. O. P. **Marechal Deodoro: Um Itinerário de Referências Culturais**. Maceió: Edições Catavento, 2002. 178p.

FONSECA, P. P. A Velha Cidade das Alagoas – Recordação de suas Antigas Festas. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**. Vol. XXII. Maceió, 1942. p. 18-26.

MARTINS, E. C. **Turismo e Impactos Socioambientais na Praia do Francês – Alagoas**. Maceió: PRODEMA – UFAL: Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Sustentável, 2000. (p. 162).

SANTANA, M. M. de. **O Patrimônio Cultura de uma Velha Cidade (Marechal Deodoro)**. Maceió: Imprensa Oficial, 1970.

CAPÍTULO IV

As cidades de conquista e povoamento

CAPÍTULO IV – AS CIDADES DE CONQUISTA E POVOAMENTO

PORTO SEGURO (BAHIA)

Leila Bianchi Aguiar

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE PORTO SEGURO (BAHIA)

A história da atual região de Porto Seguro está ligada à expansão ultramarina europeia, que deu origem ao desembarque, nessas terras, da frota comandada por Pedro Álvares Cabral. Desde então, grande parte da bibliografia que tratou da região, buscou o reconhecimento do lugar exato em que os portugueses, primeiramente, desembarcaram, sempre com base nas indicações geográficas da carta de Pero Vaz de Caminha.

Mesmo não sendo o local exato do desembarque dos primeiros navegadores, a região onde, atualmente, se localiza o município de Porto Seguro teve, em função das condições geográficas favoráveis, papel fundamental para os movimentos de ocupação das novas terras descobertas.

As informações sobre as ações dos colonizadores europeus, na região, advêm da literatura sobre o período colonial, composta, principalmente, por cartas de religiosos e tratados de viajantes.

As primeiras informações sobre a presença de colonizadores na região, após o episódio de 1500, contam da presença do navegador Gonçalo Coelho, no ano de 1503. Possivelmente, nesse momento, iniciou-se também, a catequese dos índios tupis que habitavam a região, quando dois franciscanos que participaram da mesma expedição, iniciaram a construção da primeira igreja do Brasil, o outeiro da Glória, destruída por volta de 1730, possibilitando o aparecimento da primitiva Aldeia de Santa Cruz.

Em 1526, Crystóvão Jacques instalou a primeira feitoria para armazenamento de pau-brasil, dando início ao povoamento. Apesar disso, a fixação portuguesa continuava enfrentando muitas dificuldades e o povoado contava, apenas, com poucas casas.

Pelo sistema das capitanias hereditárias, a Coroa Portuguesa nomeou o fidalgo português Pero do Campo Tourinho, capitão das 6.000 léguas quadradas, que formaram a capitania de Porto Seguro. O primeiro donatário desembarcou com mais cinquenta famílias, que, em 1534, passaram a habitar a região onde, um ano depois, foi fundada a Vila de Nossa Senhora da Pena. A ocupação inicial por questões de defesa e seguindo a tradição portuguesa ocorreu na Cidade Alta.

Ao administrar sua capitania, Pero do Campo Tourinho teve problemas com a Igreja Católica e, no ano de 1546, foi submetido à Inquisição, preso e levado para Lisboa. Foi, posteriormente, libertado sob fiança, sem, no entanto, regressar à Porto Seguro.

Durante grande parte do século XVI, a Vila tornou-se sede de inúmeros conflitos entre os colonizadores e as tribos indígenas que viviam próximo à região, principalmente, os aimorés, o grupo indígena mais citado pelos cronistas da época.

Os constantes combates levaram a um decréscimo na população de europeus da capitania, uma vez que muitos dos sobreviventes, assustados com a possibilidade de novas ofensivas, procuraram voltar para Portugal ou se mudarem para outras capitanias.

Segundo os relatos dos jesuítas, esses constantes conflitos tiveram consequências para a construção, a manutenção de templos e a permanência dos religiosos na capitania de Porto Seguro. Os jesuítas instalaram-se na sede dessa capitania em 1459. Desde então, escreveram sobre os progressos da catequese, o mal comportamento dos portugueses que ali viviam e os constantes ataques indígenas que destruíam as principais construções religiosas e afugentava os colonizadores. Entre 1550 e 1553, foi construído

um colégio jesuíta para meninos com capela, em anexo, do qual restam, apenas, as ruínas e a capela de São Benedito preservada.

Em 1559, tomou posse da capitania o duque de Aveiro, cujos descendentes controlaram a região por quase 200 anos. A economia da vila de Porto Seguro, assim como a das demais vilas da capitania, era de subsistência, junto com o cultivo da cana de açúcar para exportação.

Paralelamente à ocupação na Cidade Alta, pode-se identificar a cerca de 2 km de distância, um outro povoado na área próxima à foz do rio Buranhém, a Cidade Baixa. A existência de um porto natural formado pelos arrecifes desenvolveu a pesca na região. O cronista Gandavo citou em seu tratado que em 1570, que havia três povoações na capitania de Porto Seguro: Porto Santo Amaro e Santa Cruz, com aproximadamente 200 indivíduos, vivendo na região, além de 5 engenhos de açúcar e um colégio da Companhia de Jesus.

Iniciaram-se, também, no século XVI, as primeiras bandeiras, que saíam de Porto Seguro e, seguiam o leito dos rios, em busca de ouro. Elas se escassearam com o tempo, pois, os homens que participaram das primeiras expedições não encontraram o valorizado metal, enquanto muitos, morreram vítimas de doenças e dos constantes ataques indígenas.

Durante o século XVII, Porto Seguro continuou marcada por constantes batalhas entre indígenas e povoadores. De acordo com uma descrição anônima, a barra e o porto da capitania eram os piores de toda a costa e, por isso, não havia navios que passassem ali. Como consequência, o açúcar ali produzido, devia ser levado para ser vendido em outras capitanias, o que fez com que os poucos engenhos existentes parassem de funcionar. A partir de então, a principal atividade lucrativa foi a exportação de madeira para Salvador e, a exploração no sertão da capitania de algumas pedras verdes, como esmeraldas.

O então donatário da capitania de Porto Seguro, José Mascarenhas Aveiro, foi acusado, em 1758, de tomar parte na tentativa de assassinato

do Rei D. José e, uma vez condenado à morte, a capitania foi incorporada aos bens da Coroa Portuguesa. Em 1763, foi criada a Ouvidoria de Porto Seguro, impulsionando a construção de prédios como a igreja da Matriz de Nossa Senhora da Pena e a Casa da Câmara e Cadeia, em 1772, todos na Cidade Alta.

Nesse momento, após a expulsão dos jesuítas da América Portuguesa, a metrópole comandava a urbanização de antigas aldeias, determinando modelos de casas e arruamentos, consolidando o governo municipal e enfraquecendo o poder eclesiástico.

Enquanto a Cidade Alta foi ocupada por construções com funções, basicamente, administrativas e religiosas, além de amplas residências de funcionários públicos, a região próxima à foz do rio Buranhém, também, conhecida como Cidade Baixa, continuava ligada à pesca e foi ocupada por residências mais simples de pescadores e pequenos comerciantes locais.

O mercador inglês Thomas Lindley descreveu a vila, no ano de 1802, como uma vila de casa mal construída e com aspecto miserável, referindo-se, principalmente, à simplicidade das residências da região.

De acordo com o relato de viagem do príncipe Maximiliano de Wied, realizada entre os anos de 1815 e 1817, havia 420 casas em Porto Seguro, que abrigavam, aproximadamente, 2.600 habitantes. A maioria destes, havia se transferido para a região próxima ao rio, onde havia melhor estrutura para o comércio, acentuando a divisão espacial já verificada no século anterior. A região próxima à foz do rio Buranhém, chamada de Pontinha, possuía casas de telha e estaleiros para construção de barcos de pescaria.

Seguindo na direção Norte, havia uma estrada que levava até a sede da vila (Cidade Alta). Segundo a descrição do capitão-mor de Porto Seguro, em 1805, havia casas próximas ao outeiro (igreja da Misericórdia), voltadas para Oeste, uma outra fileira com frente para o leste e, ainda, uma travessa no sentido norte-sul, ao lado da igreja Matriz de Nossa Senhora da Pena.

Havia, ainda, uma pequena travessa com 15 casas, na direção sudoeste e 18 casas na rua Nova, ao lado da Matriz.

Manoel Aires de Casal, em 1817, afirmou que Porto Seguro era a província mais atrasada de todas, principalmente, devido à sua falta de portos. Em um artigo de 1898, encontra-se, ainda, informações de que Porto Seguro estava reduzida a uma comarca de segunda ordem, de pouca importância comercial e de nenhuma indústria, com poucos habitantes no seu vasto e rico terreno.

No entanto, existem indícios de que nessa região eram construídos veleiros, além de haver atividades econômicas como o cultivo da mandioca, a extração de madeiras e a pesca de garoupas, uma parte desses produtos exportada para Salvador. Em fins do século, o comércio pareceu florescer na Vila, tanto que ela foi elevada à categoria de cidade, no ano de 1891, graças à grandes exportações de madeira e de piaçava.

No ano de 1900, foram celebrados os 400 anos do Descobrimento do Brasil e Porto Seguro não apareceu com destaque durante essas celebrações. Entre as razões para essa ausência, destaca-se o fato de as festividades, ao longo desse ano, buscarem exaltar a modernidade e o progresso da Nação.

A pequena urbanização da “região do descobrimento” se comparada a outras regiões brasileiras do período, impediram que Porto Seguro se tornasse um local privilegiado, durante as celebrações do quadricentenário. A maior parte das comemorações foi realizada em um local que se adequava à modernidade que se desejava exaltar: a cidade do Rio de Janeiro, capital federal.

Porto Seguro ocupou as páginas da grande imprensa no ano de 1922, quando os pilotos portugueses, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, pousaram na cidade, após concluírem a travessia do Atlântico em um hidroavião. A partir de 1930, verificou-se maior atenção por parte do governo brasileiro ao município, inclusive, com a organização de uma comissão, supervisionada pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro,

encarregada de erigir um monumento em Porto Seguro para homenagear a descoberta do Brasil. Em maio de 1939, foi organizada uma “Revoada a Porto Seguro”, em comemoração aos 439 anos da chegada de Pedro Álvares Cabral.

Em junho de 1940, o então presidente da República, Getúlio Vargas, baixou um decreto criando uma outra comissão incumbida de determinar o lugar exato do descobrimento do Brasil, com representantes do Ministério da Marinha, da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, do Ministério da Guerra e do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, concluindo que o desembarque teria ocorrido na Coroa Vermelha, atual município de Santa Cruz Cabrália.

As divergências ficaram por conta do local onde foi fixada a primeira cruz. Essa constatação não alterou a consagração do município de Porto Seguro em 1968, como o lugar de origem da nação brasileira, por meio do tombamento federal e, posteriormente, em 1973, do Decreto elevando o município a monumento nacional. Escolhido como sede das comemorações dos 500 anos da chegada dos portugueses, tornou-se o principal foco de protestos e manifestações, em torno dos eventos comemorativos que ocorreram ao longo de quase todo o ano 2000.

Nas últimas décadas, a cidade sofreu grandes e inéditas modificações, que se refletiram tanto em seu aspecto natural, quanto nas relações sociais. O ano de 1973, não foi decisivo, apenas, pelo Decreto que transformou a cidade em monumento nacional, mas, principalmente, pela construção da BR-101. Os artigos de jornais de turismo anteriores à essa data sempre apresentavam a cidade como um paraíso esquecido e, que necessitava, urgentemente, do turismo.

A assinatura do Decreto que transformou a cidade de Porto Seguro em monumento nacional visava, também, a criar dispositivos capazes de proteger seu patrimônio, antes da inauguração da BR-101, uma grande estrada litorânea que permitiria a ligação do município às grandes capitais.

As facilidades de comunicação, aliadas à intensa propaganda na mídia, por ocasião da abertura da nova estrada e das comemorações dos 473 anos, incrementaram o turismo na região, que passou a atrair, principalmente, visitantes do sudeste brasileiro.

Os cadernos de turismo publicados no período, imediatamente, após a construção da estrada, celebravam as facilidades de se chegar à uma cidade que permaneceu preservada e, que é um dos locais de natureza mais bonita do Brasil, além de um patrimônio histórico que deveria ser conhecido por todos os brasileiros.

O resultado desse processo foi a expansão e a densificação urbana, principalmente, da Cidade Baixa. Já a Cidade Alta, manteve seu aspecto original e, foi alvo de algumas atitudes preservacionistas, por parte do poder municipal.

Talvez, por sua localização mais distante do litoral, ou por ter recebido um número cada vez maior de turistas interessados em visitar as construções coloniais, ali presentes, ou ainda, por aparecer com destaque no processo de tombamento aberto em 1968, a Cidade Alta foi sempre a porção mais preservada da cidade.

O município possui, ainda, outros pontos de ocupação com tipologias distintas como Arraial d'Ajuda, Trancoso e Vale Verde, primitivas aldeias indígenas que se desenvolveram dentro do modelo jesuíta de vilas de catequese, com um grande terreiro, envolvido por habitações e a igreja em um de seus lados.

Em meados do século XVI, na atual região do Vale Verde, surgiu a Missão Jesuítica do Espírito Santo dos Índios. Seu traçado urbano seguiu a organização espacial inicial das missões jesuíticas, com a construção de uma pequena igreja, a partir da qual seguem duas fileiras de casas, formando uma praça.

Com a expulsão dos jesuítas do Brasil, essa povoação passou a ser chamada Aldeia do Vale Verde, na qual se cultivava cana e mandioca, complementadas com a pesca, nas águas do rio Buranhém.

No século XIX, a economia do povoado voltou-se para alguns dos engenhos de cana de açúcar que se desenvolveram na região, continuando, ainda, forte a economia de subsistência, realizada desde a ocupação inicial.

A constituição de Trancoso ocorreu de maneira muito semelhante. A antiga Missão Jesuítica de São João Batista dos Índios foi fundada em 1558, a partir de algumas palhoças dispostas ao redor do Colégio Jesuíta, onde havia uma ampla vista para o mar, ponto estratégico de defesa.

Assim como no Vale Verde, o período compreendido entre os séculos XVI e XVIII, caracterizou-se, principalmente, pelo cultivo das lavouras de subsistência. Em 1805, havia 62 casas, formando um quadrado e, a Casa da Câmara, localizava-se no fim da Vila, em um sobrado voltado para Leste, tendo um pelourinho de madeira em frente e, ainda, uma ponte distante uma milha, sobre o riacho, pela qual realizava-se o comércio entre essa vila e Porto Seguro.

O século XIX seria marcado pela expansão das lavouras de cana de açúcar e pela exportação de piaçava de Porto Seguro. Em fins da década de 1970, a situação de Trancoso alterou-se, profundamente, com o desenvolvimento turístico e, a expansão do núcleo urbano, ao longo do litoral e, para ruas próximas a seu quadrado, ocupado, principalmente, por atividades comerciais ligadas ao turismo.

A história de Arraial d'Ajuda durante o período colonial está ligada a uma fonte sagrada que, desde o século XVI, teria atraído romeiros em busca de grandes milagres atribuídos à Nossa Senhora d'Ajuda, localizada na Ladeira de acesso ao antigo Arraial.

No alto desse morro, primeiro local de ocupação de um aldeamento jesuítico na região, foi construída, em 1549, uma igreja. Após mais de quatro séculos dedicados à pesca e à atividades de agricultura familiar, o Arraial d'Ajuda transformou-se, assim, como Porto Seguro, em um significativo polo turístico, com destaque, a partir da abertura da BR-101, em 1973 e, a construção de grandes hotéis, após a década de 1980.

ASPECTOS CULTURAIS DE PORTO SEGURO (BAHIA)

A ocupação portuguesa desde as primeiras décadas do século XVI, em uma região de forte presença indígena e, que receberia escravos, teve decisiva influência sobre os aspectos culturais da região de Porto Seguro. A tomada de muitas das terras indígenas fez com que algumas das tribos remanescentes se organizassem em novos espaços próximos à Cidade e, desenvolvessem novas formas de sobrevivência, como a venda de seu artesanato, na região da Coroa Vermelha, principalmente, a partir da década de 1970, com o desenvolvimento da atividade turística.

No calendário de eventos do município, destacam-se as festas de Nossa Senhora do Rosário dos Negros e de São João, a Semana Santa e a Procissão do Senhor dos Passos.

O desenvolvimento da atividade turística na região, após a abertura da BR-101 foi decisiva, também, para a transformação de muito de sua cultura. O carnaval da cidade tornou-se um dos mais procurados do Brasil, com a apresentação de cantores e grupos em trios elétricos. Outras manifestações culturais que podem ser encontradas na cidade são o bumba-meu-boi, a dança dos mouros e a contradança de fitas, além de antigos ofícios como a carpintaria naval e civil e a pesca.

Já em Vale Verde, existe a celebração da festa do Divino Espírito Santo, São Sebastião e São Benedito e, entre os ofícios tradicionais, destaca-se a fabricação de cachaça e rapadura e a manipulação de ervas medicinais. A festa de São Sebastião, também, é celebrada em Trancoso, assim como a de São João. Dentre as formas de expressão popular, destacam-se a bicharada e o samba de couro e, entre os ofícios tradicionais, ainda são encontrados o artesanato e a benzedura.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, L. B. Porto Seguro, (BA). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.
- ARANTES, A. A. **Museu Aberto do Descobrimento: Guia Cultural**. Campinas: Andrada & Arantes Ltda, 2001.
- CAMINHA, P. V. **Carta de Pero Vaz de Caminha**. Rio de Janeiro: Ediouro, 1977.
- CASAL, M. A. de. **Corographia Brasília**. São Paulo: Cultura, 1943.
- FLEXOR, M. H. O. Cidades e Vilas Pombalinas no Brasil do Século XVIII. In: **Universo Urbanístico Português**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações do Descobrimento, 1988. p. 257-266.
- GANDAVO, P. M. **História da Província de Santa Cruz**. São Paulo: Obelisco, 1964.
- ROHAN, B. O Primitivo e o Atual Porto Seguro. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia**. s.n. Vol. 6, nº 20, 1899.
- TELLES, V. **Porto Seguro, História, Estórias**. Rio de Janeiro: Léo Christiano, 1987.
- TOURINHO, E. O Primeiro Donatário da Capitania de Porto Seguro. In: **Revista do IHGB**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1960.
- VARNAGHEN. Nota Acerca de Como Não foi na Coroa Vermelha na Enseada de Santa Cruz que Cabral I desembarcou e que fez dizer a Primeira Missa. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Geográfico Brasileiro**. Tomo XLI, p. 1, 1º Trimestre de 1877.
- WANDERLEY, M. R. **Jubileu Nacional: A Comemoração do Quadricentenário do Descobrimento do Brasil e a Refundação da Identidade Nacional (1900)**. Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro. 1998.

JOÃO PESSOA (PARAÍBA)

Berthilde Moura Filha

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE JOÃO PESSOA (PARAÍBA)

No final do século XVI, a Coroa portuguesa empreendeu ações com o objetivo de colonizar áreas do litoral brasileiro que continuavam despovoadas, apesar das anteriores tentativas de ocupação, por meio do sistema das capitanias hereditárias.

Nesse contexto, uma das medidas adotadas foi a criação da capitania da Paraíba, no ano de 1574, por ordem do rei D. Sebastião. A Coroa procurava afastar os franceses e os índios potiguares das margens do rio Paraíba. A partir de então, tiveram início as expedições de conquista, a primeira em 1575, sucessivamente, sem nenhum sucesso. Apenas em 1585, os potiguares e os franceses foram vencidos, sendo estabelecidas as bases da terceira cidade do Brasil.

Em 05 de agosto, iniciou-se a construção do Forte que marcou a fundação da cidade de Nossa Senhora das Neves. Assentada em uma encosta, tinha por porta de entrada o rio Sanhauá, afluente do Paraíba. À margem do rio ficava o varadouro e, no alto da colina estava, de fato, a cidade, onde foi edificada uma capela, logo elevada à condição de igreja Matriz. Fazendo a ligação entre o varadouro e a Cidade Alta, surgiu a ladeira, hoje denominada de São Francisco, caminho pelo qual circulavam homens e mercadorias, entre o porto e o núcleo administrativo e residencial, no alto da encosta.

Na Cidade Alta foi aberta a Rua Nova, em cuja cabeceira foi edificada a igreja Matriz e, próximo a esta, a Casa da Câmara e Cadeia. Já em 1588, há registros sobre a doação de glebas para a construção de residências nesta rua.

Paralela à rua Nova ficava a rua Direita, de traçado regular, construída por volta de 1600. Esses foram os primeiros logradouros a compor a estrutura da cidade que, a partir de 1588, passou a se chamar Filipéia de Nossa Senhora das Neves, em homenagem ao rei da Espanha e Portugal.

Significativa para a formação da cidade foi a presença da igreja católica. Primeiro, os jesuítas se instalaram na capela de São Gonçalo, localizada próximo à aldeia dos tabajaras, a fim de catequizá-los. Em 1589, chegaram os franciscanos para edificar sua casa em terreno a eles doado, perto da igreja Matriz. Em 1595, a igreja da Misericórdia estava em construção. Em 1599, vieram os beneditinos e se assentaram no início da rua Nova. Possivelmente, em 1600, os carmelitas iniciavam a edificação do seu convento, também, situado junto à Matriz.

Essas casas religiosas e as residências do alto da colina compuseram uma imagem que demonstrava que a Filipéia assumia seu caráter de aglomerado urbano, com os edifícios nobres de pedra e cal que cada dia se aumentam, conforme registrou o sargento-mor do Brasil, Diogo de Campos Moreno, no ano de 1616.

Mantendo relação com os edifícios religiosos, outras ruas foram surgindo, como a rua da Misericórdia e a travessa do Carmo. Em 1610, foi aberto o Largo da Câmara e, construída a nova Casa da Câmara e Cadeia. Esses logradouros configuravam uma malha urbana caracterizada por uma regularidade pouco comum às vilas e cidades erigidas no Brasil, até então.

Foi a invasão holandesa que interrompeu o processo de construção da cidade de Filipeia. Em dezembro de 1634, os holandeses dominaram a capitania, rompendo o sistema defensivo da barra do rio Paraíba, composto pelos fortes de Cabedelo, de Santo Antônio e da Restinga, além do forte do Varadouro, que resguardava a cidade.

Nessa época, a Paraíba era a terceira capitania em importância econômica, sendo precedida pela Bahia e por Pernambuco. Contava com 18 engenhos produtivos e era essa riqueza que atraía os invasores.

Um dos governadores holandeses, Elias Herckman, deixou registrada sua impressão sobre a cidade, que teve seu nome alterado para Frederica, em homenagem ao príncipe de Orange. Descrevendo-a em 1639, referiu-se à existência do convento de São Francisco, o maior da cidade, apoderado pelos holandeses para servir ao governador. O convento dos carmelitas “não estava, ainda, de todo, acabado”, assim como o de São Bento.

Sobre as demais igrejas, Elias Herckman disse ser a Matriz “uma obra que promete ser grandiosa”, mas, estava inacabada. A igreja da Misericórdia estava quase concluída e os portugueses a utilizavam em lugar da Matriz.

Por fim, referiu-se a “uma simples capela com a denominação de São Gonçalo” que assinalava o limite extremo da cidade.

Frederica se estendia dessa capela até o convento dos franciscanos, com um comprimento de, aproximadamente, “um quarto de hora de viagem”, mas se achava “escassamente edificada e com muito terreno desocupado”.

Até aquele ano, de 1639, as intervenções realizadas pelos holandeses na cidade restringiam-se à fortificação do convento dos franciscanos e à construção de um armazém e um ancoradouro para embarque do açúcar.

Fica evidente que, na Paraíba, o que lhes atraía era a produção do açúcar, não se justificando outros investimentos.

Por ação da Insurreição Pernambucana, chegou ao fim o domínio holandês. Em 26 de janeiro de 1654, a capitulação dos holandeses foi assinada, vindo na sequência a recuperação de todas as capitanias por eles ocupadas.

A guerra para a expulsão dos holandeses deixou a capitania da Paraíba em precária situação. A imagem era de total ruína: plantações devastadas, povoações e engenhos destruídos.

A queda do monopólio brasileiro no comércio do açúcar, devido à produção holandesa nas Antilhas, agravava as dificuldades econômicas

da Paraíba. Foi difícil e demorado o processo de recuperação da Capitania e, particularmente, da Cidade que passara a se chamar Cidade da Paraíba.

Apenas para ilustrar como foi demorado o início da reconstrução da cidade, registra-se que, somente, em 1662 principiaram as obras da igreja Matriz, que atravessou todo o século XVIII, em construção, pois os recursos disponíveis nunca eram suficientes para concluí-la. Nessas condições, todo o final do século XVII e o início do século XVIII para a Paraíba. Mesmo assim, a cidade ganhou alguns novos edifícios. Em 1710, foi concluída a Casa da Pólvora, edificada na atual ladeira de São Francisco.

Mais rico foi o patrimônio edificado pela Igreja. Na segunda metade do século XVII, retornaram as ordens religiosas, chegando, primeiramente, os beneditinos e, em seguida, os franciscanos, os carmelitas e os jesuítas. Após enfrentarem longos períodos de obras, que atravessaram todo o século XVIII, as casas dessas ordens religiosas foram concluídas nas últimas décadas daquela centúria. Apesar da precariedade de meios, conseguiram erguer conventos e igrejas de requinte arquitetônico e artístico e, se sobressaíam, em relação à modesta arquitetura da cidade.

A esses conjuntos monásticos somavam-se as igrejas das irmandades que surgiam como consequência do crescimento e da estratificação social da população. Algumas dessas irmandades se implantaram em sítios que seriam pontos referenciais para a expansão da malha urbana da cidade.

A igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, iniciada em 1697, ocupou um trecho pouco habitado da rua Direita, entre a igreja da Misericórdia e a dos Jesuítas. Sagrada em 1741, a igreja de Nossa Senhora das Mercês, era antecédida por um largo, levando à definição de um novo espaço público na cidade. Por sua vez, a igreja de Nossa Senhora Mãe dos Homens, em andamento em 1767, foi um elemento indutor da expansão urbana em direção ao futuro bairro de Tambiá.

Enquanto essas mudanças se processavam na cidade, a situação econômica da capitania se agravava. Com a economia exaurida, em janeiro

de 1755, o poder régio português resolveu pela anexação da Paraíba a Pernambuco, deixando a administração local de ter uma posição de governo independente.

Na cidade, as dificuldades econômicas da capitania se refletiam na falta de obras para melhoria de ruas e fontes e, no estado de ruína de edifícios ligados ao poder, como a alfândega, a cadeia, a câmara, o açougue e palácio do governador.

Somente em 1799, constatando que a capitania submergia na inércia por conta da anexação, d. Maria I, declarou a Paraíba liberta de Pernambuco.

A cidade da Paraíba assistiu à entrada do século XIX imersa em uma crise econômica que estava expressa no pouco crescimento da sua malha urbana.

Em 1810, a Paraíba foi visitada pelo inglês Henry Koster, que deixou registrada a seguinte impressão sobre a cidade: “Há vários indícios de que a *Parahyba* fora mais importante que, atualmente, a principal rua é pavimentada com grandes pedras, mas, devia ser reparada”. Mas, naquele início de século, alguns melhoramentos começaram a chegar. Em 1829, foi implantada a primeira iluminação pública, alimentada a azeite de mamona e, em 1836, foi criado o Liceu Paraibano, introduzindo o ensino secundário na cidade.

As ideias de ordenação enfatizadas nas legislações urbanas da época, também, se refletiram aqui. Em 1850, foi sancionada uma lei que disciplinava as edificações, estipulando as dimensões das fachadas das casas, estabelecendo normas para as calçadas e, fixando em 80 palmos, a largura das ruas das novas ruas.

Na segunda metade do século XIX, a riqueza produzida pelo algodão proporcionou novas perspectivas à economia paraibana e possibilitou algum desenvolvimento para a cidade.

Observando-se a *Planta da Cidade da Parahyba*, traçada em 1855, verifica-se que a cidade pouco ultrapassava os limites demarcados na

cartografia do século XVII. No entanto, a malha urbana se expandira sobre vazios existentes na área de encosta, situada entre o Varadouro e a Cidade Alta. Começava, também, o crescimento em direção aos futuros bairros de Trincheiras e Tambiá.

Diversos edifícios vieram registrar essa fase de prosperidade, alguns expressando as mudanças de hábito da sociedade, a exemplo da escola Normal (1886) e do teatro Santa Rosa (1889). Com estes foi introduzida a linguagem neoclássica na cidade.

Entre os melhoramentos advindos com a riqueza do algodão, dois símbolos de modernidade foram a ferrovia, que começou a ser implantada em 1880 e, o serviço de bondes à tração animal, instalado em 1896.

Nas primeiras décadas do século XX, o poder público promoveu melhorias na infraestrutura urbana e, implantou os serviços de abastecimento de água, iluminação elétrica e transportes públicos. Alguns exemplos dessas melhorias, realizadas no governo de João Machado (1908-1912), são a abertura da Av. João Machado, o calçamento de ruas nos bairros de Trincheiras e Tambiá e, melhoramentos na ferrovia, em direção à praia de Tambaú. Em outros governos, a fim de higienizar e embelezar a cidade, foram realizados melhoramentos no Jardim Público e no Campo do Conselheiro Diogo, atuais praças João Pessoa e Pedro Américo.

Outras tipologias arquitetônicas foram surgindo, atendendo às necessidades da população e a princípios sanitaristas. Foram criados dois mercados públicos – o de Tambiá e o do Montenegro -, bem como prédios destinados à assistência médica e social: o Hospital Santa Isabel (1914), o Asilo de Mendicidade (1913), o Instituto de Proteção e Assistência à Infância (1913) e o Orfanato D. Ulrico (1916).

No governo de Camilo de Holanda (1916-1920), a Paraíba teve uma fase de pleno desenvolvimento devido ao preço do algodão, que se encontrava em alta, durante a Primeira Guerra Mundial e, aos recursos do Governo Federal que chegavam pela Inspetoria de Obras Contra a Seca.

Nesse período, ruas foram abertas, alargadas, alinhadas, calçadas, além de receberem arborização e iluminação elétrica. A abertura da Avenida Epitácio Pessoa foi iniciada e as duas vertentes de crescimento da cidade – Trincheiras e Tambiá – se tornaram mais próximas do centro, por meio da Avenida Maximiliano de Figueiredo. A arquitetura ganhou feições mais refinadas e monumentais com a construção do novo edifício para a Escola Normal (1919), da Imprensa Oficial (demolido), da Associação Comercial (1919) e da Academia de Comércio Epitácio Pessoa (1922). Esses eram os marcos mais evidentes da prosperidade da capital paraibana.

Ao longo da década de 1920, foram, finalmente, criados os serviços de saneamento e de abastecimento de água, projetos elaborados pelo escritório de Saturnino de Brito. Foi, então, saneada a Lagoa dos Irerês, que bloqueava o crescimento da cidade em direção ao Leste. Em seu local surgiu o parque Solon de Lucena.

O progresso fez desaparecer edifícios centenários, entre os quais as igrejas do Rosário dos Pretos, das Mercês e da Mãe dos Homens, sacrificadas em nome das transformações urbanas.

Começava o período em que a cidade voltava-se em direção à orla marítima. Em 1922, foi inaugurada a Praça da Independência, mais um elemento que convidava a população a se afastar do núcleo inicial da cidade. O mesmo ocorreu com a urbanização do Parque Solon de Lucena, em 1937, que possibilitou a ocupação das Avenidas Getúlio Vargas, Coremas e Maximiliano de Figueiredo. Com a pavimentação da Avenida Epitácio Pessoa, em 1952, a Praia de Tambaú passou a ser procurada como local de moradia definitiva.

O núcleo central da cidade estava perdendo seu caráter residencial, uso que se transferira, primeiramente, para os bairros de Tambiá e Trincheiras e, agora, se encaminhava no sentido da praia.

Mas, o centro mantinha sua vocação para o comércio e os serviços e reunia quase todas as repartições públicas. A rua Maciel Pinheiro

concentrava o melhor comércio da capital e, na Cidade Alta, na rua Duque de Caxias e adjacências, havia magazines, bons armazéns de alimentos e lanchonetes.

No entanto, a partir da década de 1970, o comércio mais refinado foi se deslocando em direção ao parque Solon de Lucena e, as residências, para os novos bairros, cada vez mais, litorâneos. A cidade, denominada de João Pessoa, desde os acontecimentos políticos da Revolução de 1930, estava olhando para o mar, esquecendo o rio Sanhauá, onde teve origem a Filipéia de Nossa Senhora das Neves.

ASPECTOS CULTURAIS DE JOÃO PESSOA

O núcleo central da cidade está, hoje, esvaziado da função residencial e, predominantemente, ocupado por estabelecimentos de comércio e serviços, circunstância que levou a desaparecerem do centro as tradições populares. Sobreviveu a festa da padroeira, Nossa Senhora das Neves, comemorada no dia 05 de agosto, em que há atos religiosos e festejos, estes, atualmente, bastante desvirtuados.

Recentemente, por ação do poder público e da Igreja, vêm sendo resgatadas outras celebrações religiosas, como a Procissão do Fogaréu, que por mais de 90 anos esteve esquecida. Desde a restauração da Igreja de São Pedro Gonçalves, concluída em 2002, tem sido incentivada a realização das procissões marítimas de Nossa Senhora da Conceição e, de São Pedro Gonçalves e o Rio Sanhauá e o Varadouro, são os cenários do ressurgimento das festas populares no Centro Histórico de João Pessoa.

REFERÊNCIAS

MOURA FILHA, B. João Pessoa, (PB). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

ERCKMAN, E. Descrição Geral da Capitania da Parahyba. **Almanach do Estado da Parahyba**. Ano IX. Parahyba, 1911.

MOURA FILHA, M. B. de B. L. **De Filipeia à Paraíba. Uma Cidade na Estratégia de Colonização do Brasil. Séculos XVI-XVIII**. 2004. Tese (Doutorado em História da Arte) - Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2004.

MOURA NETO, A. V. L.; MOURA FILHA, M. B.; PORDEUS, T. R. **Patrimônio Arquitetônico e Urbanístico de João Pessoa: Um Pré-Inventário**. João Pessoa: UFPB, 1985. Monografia de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo.

PINTO, I. F. **Datas e Notas para a História da Paraíba**. Vol. I. João Pessoa. Universidade Federal da Paraíba, 1977.

RODRIGUES, W. **Roteiro Sentimental de uma Cidade**. João Pessoa: A União, 1994.

SARMENTO, C. F. **Sob o Signo da Modernidade: Arquitetura Oficial na Parahyba. 1910 – 1924**. João Pessoa: UFPB, 2000. Monografia de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo.

4. SÃO CRISTÓVÃO (SERGIPE)

Andrea Romão

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE SÃO CRISTÓVÃO (SERGIPE)

São Cristóvão teve seu nascimento ligado aos primórdios da colonização sergipana no século XVI. A conquista do território de Sergipe era fundamental por ser o elo entre os centros da Bahia e de Pernambuco. A primeira tentativa foi realizada em 1575 pelos jesuítas Gaspar Lourenço e João Salônio, que percorreram grande extensão do território para catequese dos índios locais.

Entretanto, a permanência de soldados no litoral e, a aproximação do corpo militar provocaram tumulto nas aldeias, que foram sendo devastadas e incendiadas. Várias lutas armadas se sucederam, até que foi vitoriosa a expedição empreendida por Cristóvão de Barros, em 1589, durante o período da União Ibérica, sendo ele recompensado com o território sergipano por doação do rei espanhol Felipe II.

Após a conquista do território sergipano, Cristóvão de Barros ergueu um forte na Barra do Rio Poxim, junto à foz do rio Sergipe, na atual região de Aracaju e, fundou a cidade de São Cristóvão, em homenagem ao santo de seu nome, em 01 de janeiro de 1590. Por sua conquista resultar de iniciativa da administração real, interessada na defesa do território, São Cristóvão passou a ser a sede da nova capitania de Sergipe Del Rey. Tempos depois, entre 1595 e 1596, por não oferecer segurança, a cidade foi transferida para um segundo sítio, mais ao centro, às margens do rio Pitanga, favorável à observação do movimento marítimo.

Apesar da maior comodidade para a vivência dos moradores e da melhor defesa da costa, os colonizadores permaneceram nesse local por

pouco tempo. Entre 1603 e 1607, foi feita a terceira e definitiva mudança de lugar, segundo alguns historiadores, porque a localização anterior, seria imprópria para o comércio insalubre, com pequena área elevada para ocupação e sem visibilidade para o Rio Vaza Barris. Esse assentamento definitivo, denominado São Cristóvão de Sergipe Del Rey, ficava às margens do rio Paramopama, afluente do rio Vaza Barris. Localizada terra adentro, essa região, além de possuir terras férteis, possibilitaria boa defesa, permitiria a entrada das naus pelo rio e facilitaria o intercâmbio entre Bahia e Pernambuco.

Além dos determinantes geográficos favoráveis à defesa, a exigência na construção de templos pelas ordens religiosas determinou a forma urbana de São Cristóvão. Nas duas primeiras décadas dos seiscentos, havia lá três Ordens Religiosas: os Jesuítas (1597), os Beneditinos (1609) e os Carmelitas (1618).

O primeiro edifício religioso, a Igreja Matriz Nossa Senhora da Vitória, começou a ser erguido pelos jesuítas em 1608, por ordem do rei Felipe de Espanha, para ser sede episcopal. Entretanto, vale lembrar a construção da capela de São Gonçalo, anterior à construção da cidade e, que não existe mais, edificada pelos padres jesuítas no ano de 1599. Quando, em 1759, esses foram expulsos do Brasil, as propriedades foram confiscadas e vendidas por ordem da Coroa Portuguesa, o que deve ter provocado o abandono da capela, que começou a desmoronar em 1821. Em 1924, foi erguido o Cristo Redentor sobre suas ruínas, localizado no alto da serra de São Gonçalo, ao lado da Rodovia João Bebe Água, a 2 km do Centro Histórico.

Com a construção da Igreja Matriz surgiram as primeiras ordenações no traçado. As edificações foram erguidas próximo à igreja, respeitando o destaque do templo na configuração urbana e, seguiam em direção ao rio, na parte baixa, formando o primeiro eixo de crescimento no sentido Leste-Oeste. Um eixo secundário foi formado na direção Norte-Sul, também, se

alongando até o rio. A Praça da Matriz, atual Praça Getúlio Vargas, serve como intersecção desses eixos. Ladeiras permitiram o acesso da parte alta à parte baixa e vice e versa.

Todavia, os holandeses chegaram a Sergipe em 31 de março de 1637, após cruzarem o rio São Francisco, perseguindo as tropas portuguesas lideradas pelo Conde de Bagnuolo que, com a técnica da “terra arrasada”, devastaram São Cristóvão e fugiram para a Bahia. Quando os holandeses chegaram à cidade, em 17 de novembro de 1637, encontraram-na indefesa e, parcialmente, destruída e completaram a devastação.

Essas ações resultaram no despovoamento de São Cristóvão, que ficou abandonada até 1639, quando chegaram reforços vindos da Bahia. Seguiram-se várias lutas, até que, em 1640, as tropas portuguesas retomaram o domínio da capitania. Porém, em 1641, Sergipe voltou ao domínio holandês. Batalhas violentas se sucederam até 1645, quando os invasores começaram a ser batidos, até que, em 1647, foram, finalmente, derrotados e expulsos do território sergipano e a capitania foi reintegrada ao domínio de Portugal.

Decorridos anos de batalhas, o que restou da capitania foi um território devastado, com São Cristóvão praticamente em ruínas.

O plano de reconstrução de São Cristóvão foi lentamente executado, a partir de 1647, em virtude da falta de recursos financeiros, além dos embates políticos que se sucederam, principalmente, em função da subordinação à capitania da Bahia.

A irmandade do Amparo dos Homens Pardos foi a responsável pela construção, a partir de 1690, da igreja de Nossa Senhora do Amparo. Sua localização na rua do Amparo, um pouco afastada da Igreja Matriz, permitiu a formação de um novo eixo de crescimento nesse sentido. Data, também, de 1690, a primitiva construção, concluída apenas no século XVIII, da igreja e Santa Casa da Misericórdia (atual Orfanato Lar Imaculada Conceição), imponente monumento localizado na Praça São Francisco.

O estabelecimento dos franciscanos em São Cristóvão, após a expulsão dos holandeses, culminou com a construção, iniciada em 1693, da igreja e convento Santa Cruz ou Convento São Francisco.

A exemplo de outros conventos franciscanos foi fundada, ao lado da igreja, a Ordem Terceira de São Francisco, construída de 1699 a 1740, onde está localizado o museu de Arte Sacra. Com a formação de um novo e amplo espaço aberto em frente ao conjunto franciscano, a Praça São Francisco, marca-se o eixo principal da composição urbana, por meio da ligação direta com a Praça da Matriz pelas ruas Ivo do Prado e Frei Santa Cecília. Outra área de expansão urbana foi formada com a constituição do Conjunto do Carmo – Igreja e Convento do Carmo, construídos a partir de 1699 e, igreja da Ordem Terceira do Carmo, também conhecida como Senhor dos Passos, erguida em 1739, recuada do alinhamento da igreja e do convento.

A formação do Largo do Carmo, em frente e ao lado do conjunto do Carmo, mesmo com dimensões menores que as outras duas praças, confirma a solução portuguesa na adoção de espaços abertos múltiplos. A comunicação direta com a Igreja e a Praça da Matriz foi efetivada por uma nova via pública, a rua Tobias Barreto.

No final do século XVII, o eixo principal urbano permanecia partindo da Praça da Matriz, passando pela Praça São Francisco e, seguindo adiante, pela rua Erundino Prado. Com a construção do Conjunto dos Carmelitas, surgiram eixos secundários mais nítidos, quase paralelos ao anterior, com quarteirões com poucas edificações. Novas ladeiras foram construídas para vencer as diferenças de nível entre a parte alta e a baixa da cidade.

A partir de 1746, uma nova construção jesuítica foi iniciada, a Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, concluída na segunda metade do século XVIII. Localizada na rua do Rosário, afastada das três praças, permitiu um novo eixo de crescimento, no prolongamento do eixo principal, seguindo o alinhamento da topografia.

No decorrer do século XVIII, a expansão da cultura da cana de açúcar, principal elemento econômico da capitania, incentivou a ocupação da cidade, o que favoreceu a construção, em São Cristóvão, de casas térreas e sobrados dispostos, em torno das praças e das ruas, alguns deles com tratamento arquitetônico especial. Na passagem do século XVIII para o XIX, a Cidade Alta havia atingido o pleno desenvolvimento, não se expandindo mais, diante dos obstáculos impostos pela topografia. Percebe-se uma tendência à regularidade no traçado, com os quarteirões iniciais já, praticamente, formados. Dessa forma, foi estimulada a expansão na Cidade Baixa, com áreas de comercialização ligada à novas áreas residenciais.

No século XIX, o Brasil passou por transformações que provocaram alterações na capitania de Sergipe Del Rey e, conseqüentemente, em São Cristóvão. A Revolução Pernambucana de 1817, fez com que sergipanos e alagoanos se unissem aos pernambucanos para combater a realeza. Esse motivo e aspirações de acabar com a influência da capitania da Bahia em Sergipe, culminaram com sua elevação à categoria de capitania independente pelo Decreto de 08 de julho de 1820. Só em 1823, o Decreto foi, efetivamente, executado e, Sergipe passou a ser a província de Sergipe do Império do Brasil.

Para a sede do governo da província em São Cristóvão, foi comprado e restaurado, em 1825, um sobrado do século XVIII, localizado na Praça São Francisco. Funcionou como sede do Palácio Provincial até 1855, quando a capital foi transferida para Aracaju. Em 1960, foi adaptado para abrigar o Museu Histórico de Sergipe.

Na Cidade Baixa, a intensificação do comércio favoreceu o desenvolvimento da região, criando novas zonas de expansão urbana, principalmente nas proximidades dos pontos de embarque e desembarque fluviais: o Porto das Salinas, o Porto do Coqueiro ou Banca e o Porto da Ponte ou São Francisco. Outro ponto importante para a comercialização

surgiu com a construção do Mercado, em 1834. Novas ruas de acesso permitiram a expansão urbana nesse sentido.

São Cristóvão havia, então, atingido o máximo desenvolvimento urbano, desde seu estabelecimento no sítio atual, encerrando uma fase importante da evolução, pois, a partir desse momento e durante anos, a cidade viveria um processo de esvaziamento, em razão da transferência da capital para Aracaju.

Em 17 de março de 1855, o então presidente da província, Inácio Joaquim Barbosa, elevou à categoria de cidade o povoado de Santo Antônio do Aracaju, situado à margem direita do rio Sergipe e, no mesmo ato, promoveu a transferência da sede do governo da província de São Cristóvão para Aracaju. As razões foram, principalmente, de ordem econômica e geográfica. Durante um considerável espaço de tempo, o governo provincial deu prioridade orçamentária à construção da nova capital, fazendo com que poucas obras públicas fossem executadas em São Cristóvão.

Com isso, várias edificações foram desocupadas e alguns dos principais monumentos ficaram em péssimo estado de conservação. A decadência de São Cristóvão prolongou-se até o início do século XX, quando, aos poucos, o crescimento foi retomado, marcando uma nova etapa da evolução urbana, principalmente, na Cidade Baixa.

Um novo impulso às atividades industriais deu-se com a inauguração, em 1911, da fábrica de tecidos Companhia Industrial de São Cristóvão e, posteriormente, em 1941, da segunda fábrica têxtil, a Companhia Industrial São Gonçalo. A formação de vilas operárias próximas a essas indústrias para o alojamento dos trabalhadores, constituiu importante polo de expansão da Cidade Baixa. A chegada da linha férrea, em 1913, que permitiu a ligação de São Cristóvão à Aracaju e à Bahia, intensificou o comércio de mercadorias e o transporte de pessoas, além de aproximar São Cristóvão das demais localidades.

Terras férteis e posição geográfica vantajosa, às margens de rio navegável, permitiram um novo impulso, também, nas atividades agrícolas, aliadas às facilidades de transporte rodoviário e ferroviário e ao surto industrial com a instalação das fábricas. Foi assim que a Cidade Baixa que, até o século XIX, pouco se havia desenvolvido, adquiriu condições de expansão urbana por meio de eixos lineares extensos, sem seguir uma composição concentrada.

ASPECTOS CULTURAIS DE SÃO CRISTÓVÃO (SERGIPE)

Desde sua fundação, São Cristóvão foi marcada pela exaltação da fé católica, o que contribuiu para a formação de um calendário rico em festas religiosas. Uma das maiores celebrações é a festa do Senhor dos Passos, que ocorre durante a Quaresma. Trata-se de uma romaria de penitência que percorre a cidade, conduzindo a imagem do Senhor dos Passos para o pagamento de promessas e, também, para levar os ex-votos, de acordo com as graças alcançadas, até o museu destinado para esse fim, localizado na Ordem Terceira do Convento do Carmo.

A religiosidade local, também, está presente nas missas, novenas e reuniões de irmandades que marcam a fé e a história do município. Além disso, o processo de beatificação de Irmã Dulce que morou alguns anos no Convento do Carmo, tem intensificado o turismo religioso local.

Outro marco da história cultural de São Cristóvão está relacionado ao festival de Arte de São Cristóvão, criado em 1972, um dos maiores eventos de Sergipe, com espetáculos, exposições, manifestações folclóricas, cursos e seminários sobre cultura popular, música, teatro, dança, cinema, artes plásticas, artesanato e literatura.

As expressões culturais de São Cristóvão são muito marcantes e, as festas são grande potencial na afirmação da identidade local, marcada pelas danças, pelos folguedos e demais rituais populares. Pode-se destacar

a taieira, os bacamarteiros, a dança de São Gonçalo e a marujara. Outro destaque são as saborosas comidas típicas, como queijadas, bolachinhas de goma, vários tipos de beijus, bolos de milho, macaxeira, puba, além do artesanato de tramas de palha, cerâmica utilitária, rendas e esculturas.

REFERÊNCIAS

ROMÃO, A. São Cristóvão, (SE). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

AZEVEDO, P. O. (Coord.). **Plano Urbanístico de São Cristóvão**. Vol. I, II e III. Salvador: UFBA. GRAU - Grupo de Restauração e Renovação Arquitetônica e Urbana, 1979.

FREIRE, F. **História Territorial de Sergipe**. Aracaju: Sociedade Editorial de Sergipe/Secretaria do Estado da Cultura/FUNDEPAH, 1995.

GALVÃO, M. A. F. (Coord.). **Proposição de Inscrição da Praça São Francisco em São Cristóvão/SE na Lista de Patrimônio Mundial**. Aracaju: Governo do Estado de Sergipe, 2005.

MAIA, T.; NASCIMENTO, J. A. *et al.* **Sergipe Del Rey**. São Paulo: Nacional; Rio de Janeiro: EMBRATUR, 1979.

NASCIMENTO, J. A. **Sergipe e seus Monumentos**. Aracaju: Gráfica Editora J. Andrade, 1981.

SERGIPE - Secretaria de Cultura. **São Cristóvão e seus Monumentos: 400 anos de História**. Sergipe: Setor de Patrimônio Histórico da Secretaria do Estado da Cultura, 1989.

VILELA, I. M. L.; SILVA, M. J. T. **Aspectos Históricos Artísticos, Culturais e Sociais da Cidade de São Cristóvão**. Aracaju: Secretaria de Estado da Cultura e Meio Ambiente, 1989.

ICÓ (CEARÁ)

Romeu Duarte Júnior

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE ICÓ (CEARÁ)

Segundo diversas referências historiográficas já consagradas, um dos modos de formação do espaço territorial cearense foi a ocupação do sertão por criadores de gado, oriundos de outras regiões nordestinas. Os caminhos traçados pelas boiadas foram fundamentais para a ocupação do Ceará. O gado, trazido, desde o início da colonização, principalmente, de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Bahia, definiu percursos que tinham como destino as ribeiras dos rios, onde surgiram os primeiros povoados.

Os pedidos de terra nas imediações do rio Jaguaribe para a pecuária datam do final do século XVII. As fazendas foram, portanto, os elementos responsáveis pela formação dos primeiros núcleos de povoação da capitania, fixando-se ao longo dos rios Jaguaribe e Acaraú. Datam dessa época as cidades de Icó, Aracati e Sobral.

Icó (“água” ou “rio da roça”, em tupi-guarani) foi criada na primeira metade do século XVIII, a partir de um núcleo preexistente, no momento em que a ocupação da capitania já estava consolidada. O povoado que precedeu a vila surgiu da ocupação de sesmeiros, ao longo do rio Jaguaribe, que instalavam currais de gado e casas de vivenda pelas ribeiras do Icó, dos Quixelôs do Riacho do Sangue e das circunvizinhanças. Duas famílias disputavam a posse dessas terras: os FONSECAS e os MONTES. A João da Fonseca Ferreira vincula-se o surgimento do povoado de Icó de Baixo, ou Arraial dos FONSECAS, que veio a desaparecer devido às inundações constantes a que estava submetido.

O povoado de Icó de Cima, ou Arraial dos Montes, fundado pela família de Francisco de Monte e Silva, a partir de uma sesmaria, concedida em 12 de janeiro de 1708, desenvolveu-se e veio a ser mais tarde, a vila do Icó. A primeira edificação erguida no povoado foi a capela de Nossa Senhora da Expectação, construída em 1709, por ordem do capitão Francisco de Montes.

O Arraial do Icó estava situado na área mais dinâmica da capitania do Ceará, no ponto estratégico do cruzamento de duas importantes vias de comunicação do período colonial: a estrada-geral do Jaguaribe, que ligava o Ceará a Pernambuco, a partir do porto de Aracati, passando por Icó e chegando ao Cariri; e, a estrada das boiadas, ou dos Inhamuns, que fazia a ligação do Ceará com o Piauí e a Paraíba. Essas estradas eram o principal meio de ligação entre as áreas de produção, salga e comercialização da carne seca.

A exemplo de muitos povoados, a vila do Icó foi criada por ordem régia de 20 de outubro de 1736 e, seguiu os princípios gerais ditados pelo urbanismo da metrópole naquele momento: implantação em sítio saudável, próximo a bom provimento de água; construção de grande praça, onde deveriam ser erguidos o pelourinho e a Casa da Câmara e Cadeia e, ruas bem demarcadas em linha reta com bastante largura, para, entre elas, se deixar áreas suficiente para a edificação de casas com seus quintais competentes.

Assim, embora se possa considerar que, na contingência de se construir uma via no meio do alto sertão, algumas sofisticções urbanísticas fossem certamente ignoradas, Icó, conserva, na trama viária, intacta do seu núcleo mais antigo, as linhas básicas do desenho urbano requerido por Lisboa, naquele momento. O perímetro compreendido entre as atuais ruas 07 de setembro e Lúcio Sampaio e Benjamin Constant, fechado a Leste pela Praça principal, é um exemplo acabado da aplicação do traçado urbanístico requerido pela Coroa, de resto também, favorecido pelo terreno plano

e sem acidentes da Ribeira do rio Salgado. Icó é assim, um interessante documento dos primórdios do desenho urbano e da legislação urbanística no Brasil.

A carta régia que criou a vila do Icó definiu regras claras e rígidas quanto ao traçado à localização dos prédios públicos, à largura das ruas e às dimensões dos lotes. No entanto, o que se depreende do exame da documentação é que diversas determinações relativas à construção de prédios públicos, como a Casa de Câmara e Cadeia não foram executadas naquele momento. Pode-se concluir, a partir da argumentação dos edis e do ouvidor-geral, em 1779, que isso ocorreu por não ter sido definido, de acordo com a Ordem Régia de criação da Vila, um patrimônio para viabilizar o funcionamento da Câmara. Este se constituiria de 16 léguas quadradas, cujo rendimento possibilitaria o funcionamento dessa instituição de forma autônoma. A vila foi, finalmente, instalada em 04 de maio de 1738, pelo ouvidor-geral, Victorino Pinto da Costa Mendonça.

Em 1779, o ouvidor-geral José da Costa Dias Barros fez uma descrição da capitania do Ceará, ressaltando a ineficiência da Justiça frente à elevada criminalidade. O documento descreve a situação das 12 vilas existentes no Ceará, em que se destacava a ausência de cadeias públicas e de prédios para o funcionamento do poder judiciário, bem como a consequente necessidade de alugar edifícios particulares de taipa, os quais, obviamente, não atendiam a esse fim. Foi nesse contexto que o ouvidor ordenou a construção da Casa da Câmara e Cadeia de Icó.

O debate sobre a necessidade de se construir uma Cadeia na vila de Icó se estende, portanto, de 1741 – quando foi lançada uma “finta” (imposto) com esse objetivo – até 1780, quando teve início a construção da Cadeia e a ampliação da Igreja Matriz.

Finalmente, em 29 de agosto de 1821, o ouvidor José Raimundo do Paço Porbem Barbosa “oficiou à Câmara de Icó [...] para denominar a Praça da Cadeia, Praça da Constituição, por ser a primeira vila em que se

reuniu a junta eleitoral, que jurou as bases da Constituição [...]”. Assim, é possível situar a construção da Cadeia de Icó, entre o final do século XVIII e o início do século XIX.

A economia cearense sofreu transformações importantes no final do século XVIII, devido à crise da pecuária e ao ingresso da capitania no mercado europeu, como produtora de algodão. Para a produção algodoeira foram utilizadas antigas áreas de cultura de subsistência como, por exemplo, a região circunvizinha à vila de Fortaleza, que, aos poucos, foi se tornando hegemônica. Esse primeiro período algodoeiro se estendeu até, aproximadamente, 1824, quando se iniciou o processo de estagnação da economia provincial, prolongado até 1845.

A partir de 1840, contudo, constata-se um processo de recuperação da agricultura comercial em Icó, com destaque para a produção algodoeira para atender às necessidades do mercado mundial, que saía de uma longa crise. Esse segundo período, que se estende de 1845, até por volta de 1880, transformou toda a província numa imensa plantação de algodão, à exceção das áreas de serra, onde se desenvolveu a produção de café, principalmente, na Serra de Baturité.

Essas transformações repercutiram e revitalizaram a economia da Ribeira do Jaguaribe. A mais antiga e importante área de pecuária cearense passou a ocupar uma posição destacada no contexto da província. Icó e Aracati, mais uma vez, teriam a hegemonia da região, acompanhadas de perto pela vila do Crato.

Esse período foi marcado por transformações nos espaços públicos da cidade de Icó, como se constata da Resolução Provincial de Nº 533, de 18 de dezembro de 1850, que pode ser considerada, o segundo plano urbanístico da cidade e, definiu o novo perímetro urbano e, também, o que não havia sido posto na Ordem Régia de 1736, determinou a largura das ruas, o tamanho das edificações, das portas e janelas, entre outros aspectos.

Segundo os integrantes da Comissão Científica de Exploração, enviada ao Ceará, com o patrocínio de D. Pedro II, pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 1859, era esta a imagem da cidade no período:

“Naqueles dias, a cidade de Icó era o maior empório comercial e social do centro da província[...] Comboios de centenas de calvagaduras, por ocasião da safra, vindos do Cariri, dos altos sertões do Jaguaribe, do Piauí e das proximidades Paraibanas, enchiam o quadro urbano, constituído de 3 ruas principais, quatro igrejas, uma cadeia, um mercado; uma escola de latim e duas primárias atendiam à Religião, à Ordem, ao Ventre e às Letras da Cidade. Meia dúzia de sobrados revestidos de azulejos, plantados no meio do casario chato e pesadão, envaidecia os Icoenses e pasmava os simplórios sertanejos”.

Na sessão da Câmara de junho de 1873, teve início o debate sobre a necessidade de construção de um novo mercado público, o que resultou em solicitação dos vereadores, ao Presidente da Província para que se construísse o entreposto. Na primeira Sessão Ordinária da Câmara, em 1875, voltou-se a tratar da construção do mercado público, quando foi comunicada a decisão do governo provincial autorizando, de acordo com a Lei 1.655, de 24 de outubro de 1874, a venda em hasta pública do prédio do antigo mercado. Com isso, a construção teve início, mas, sua conclusão se deu durante uma das maiores secas da região.

No período de 1877 a 1879, a província foi assolada por uma seca que teve repercussões profundas em sua economia, principalmente, por coincidir com a perda do mercado consumidor europeu de algodão, em função da concorrência dos EUA. Nesse contexto, a preocupação maior foi com os socorros públicos à população flagelada.

Em ofício dirigido ao Presidente da Província pela Câmara Municipal, em 29 de janeiro de 1878, fica explicitado o desmantelamento da cidade em consequência da seca. “É aflitiva de todo, a situação dos habitantes deste município. De um lado vê-se a fome ceifando números de

vidas entre as classes desvalidas, de outro, a terrível epidemia denominada: beribéri, que não distingue o rico do pobre, vitimando a torto e a direito”. Nessa segunda metade do século, mal superados os rigores da seca, a câmara anunciou mais uma intervenção importante na cidade de Icó: a instalação da iluminação pública.

Os inventários e registros de compra e venda depositados no Primeiro e no Segundo Cartórios da cidade permitem o esboço do perfil socioeconômico de sua população. A maioria das casas de tijolo e cal estava situada na rua do comércio ou rua Larga. As casas de taipa localizavam-se na rua do Rosário, conforme indicam os inventários de Maria de Jesus Marques e Maria R. de Brito, de 1840. Outras ruas nas quais também se constataam construções com qualidade próxima ou superior à da rua do Comércio eram as do Ouvidor, da Alegria, da Cadeia e da Matriz.

Examinando-se o livro de escrituras de compra e venda do Segundo Cartório, pode-se perceber as alterações que vão ocorrendo na utilização do lote urbano. Na Ordem Régia de criação da vila, em 1736, recomenda-se que as casas tenham quintais. Mas, já na segunda metade do século XIX, os terrenos que tinham fundos para outra rua, haviam começado a ser ocupados.

No final do século XIX, iniciou-se o declínio da cidade, relacionado diretamente à crise do algodão, seu principal produto de exportação, numa economia, cujos influxos externos eram decisivos, dada a tibieza do mercado interno. As tentativas de criar indústrias que utilizassem a produção algodoeira na província, a partir de 1884, não foram suficientes para absorver a produção local.

No início do século passado, um outro fator veio a aprofundar a crise que atingira a economia local. O traçado da estrada de ferro, estabelecido a poucos quilômetros de Icó, implicou a perda de suas funções de centro distribuidor dos produtos vindos do litoral para a vasta região dos Inhamuns, para o Cariri e, para as províncias vizinhas, bem como de

centro coletor dos produtos que deveriam ser exportados pelas cidades do litoral.

A marginalização de Icó, em relação à rede ferroviária em implantação, pôs em segundo plano o mais importante complexo socioeconômico constituído durante o período colonial no Ceará, possibilitando o surgimento de um novo polo de mesma natureza, cujo centro aglutinador seria a cidade de Fortaleza.

Assim, ao longo do século XX, Icó atravessou inúmeras crises no plano econômico, intercaladas por etapas de desenvolvimento, como a ocorrida no início do século, quando alguns comerciantes de peso, apoiados ainda na estrutura da produção algodoeira, estabeleceram-se na cidade, revitalizando algo de suas características comerciais abaladas.

Como consequência, surgiu também, um pequeno núcleo industrial para beneficiamento de algodão. Essa nova elite, seguidora das modernas tendências europeias, passou a influenciar a arquitetura da cidade. Começaram a surgir chalés e outras construções, além de remodelações das antigas, de gosto eclético. As inovações urbanísticas, também, foram significativas, notadamente no que concerne ao uso do lote urbano e à implantação das edificações.

Nas proximidades do mercado novo, as quadras tomaram feição nitidamente comercial, com construções voltadas para todas as suas faces, rompendo, definitivamente, com o desenho urbano tradicional. A cidade cresceu em direção à atual Avenida Carlota Távora, onde haviam se implantado as pequenas indústrias de beneficiamento.

Na década de 1920, já como parte de uma política de ajuda ao município, destacaram-se a atuação da Inspetoria Geral de Obras Contra as Secas (atual Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS) e a construção do açude Lima Campos, num dos Distritos de Icó.

Nas décadas de 1930 e 1940, com a difusão do automóvel, abriram-se estradas de rodagem e, devido à sua localização estratégica - de ponto

de passagem obrigatória e de ligação entre o Sul e o Norte do Estado -, a cidade foi integrada ao circuito rodoviário pela construção da ponte Piquet Carneiro sobre o rio Salgado, nos limites da zona urbana. Isso, porém, não chegou a reintegrá-la à rota de circulação de mercadorias, posição perdida para Iguatú e Crato, por ocasião da implantação do sistema ferroviário. As alterações no sistema viário da cidade provocadas pela ponte foram significativas e responsáveis pelo isolamento e desconexão de parte da malha viária antiga, onde se encontra o conjunto da Igreja de Nossa Senhora da Conceição do Monte e do cemitério.

No século XIX, essa Igreja foi, juntamente com a de Nossa Senhora do Rosário, um importante polo de expansão da cidade. A ocupação em direção à igreja do Monte dava-se, primordialmente, pelo caminho denominado rua das almas (atual rua desembargador José Bastos), por onde passavam as procissões dos enterros que saíam da Igreja da Expectação e terminavam no cemitério.

Nos anos 50 do século passado, iniciou-se, finalmente, a construção da maior e mais monumental igreja da cidade, a nova igreja do Senhor do Bonfim, ou igreja Nova, na rua Dr. Inácio Dias, antiga rua Larga. Foi terminada, somente, nos anos 90 e sua construção foi a maior intervenção arquitetônica realizada em Icó, no século XX. A nova igreja alterou substancialmente a configuração de um dos espaços mais peculiares da cidade: a extensa e larga esplanada, que tinha início na Praça da Cadeia e do Teatro e, seguia até a proximidade da Igreja do Rosário, agora se vê interrompida em seu centro pelo tempo.

A partir dos anos 60, as principais intervenções realizadas no município decorreram da implantação, pelo DNOCS, do perímetro irrigado Icó-Lima Campos, da pavimentação de ruas e da construção da estação rodoviária. Apesar de ter como objetivo o bem-estar econômico e social de todas as comunidades rurais, o perímetro irrigado acabou por beneficiar, apenas, alguns grandes proprietários agrícolas e provocar

um aumento significativo da população de baixa renda, com o afluxo de famílias instalando-se, precariamente, na periferia em busca de melhores condições de vida. Ao desapropriar grande quantidade de terra em torno da sede, o DNOCS, operou, também, como inibidor do crescimento urbano, impedindo uma natural expansão rumo à BR-116 e à outra margem do rio Salgado.

As rodovias BR-116 e CE-84 e, a consequente construção da estação rodoviária, completam o quadro de transformações urbanas que provocaram o surgimento de um novo núcleo comercial nas proximidades da igreja do Monte.

Com a crescente desativação das atividades do DNOCS, o perímetro irrigado vem sendo, paulatinamente, diminuído, tendo já ocorrido devolução de terras à prefeitura. Nessas áreas, a Leste do rio Salgado, entre a mancha urbana consolidada e a BR-116, erguem-se loteamentos que se configuram como o mais novo vetor de expansão da cidade.

ASPECTOS CULTURAIS DE ICÓ

No antigo mercado público, encontra-se pequenos comerciantes e alguns artesãos desenvolvendo suas atividades no pátio, nas lojas e no exterior da edificação, em meio à algazarra da parte comercial da cidade. Esse é, também, o local das refeições populares, nas quais avultam os pratos à base de peixes de água doce, como a tilápia, o tucunaré e a traíra, servidos cozidos ou frios, inteiros ou em postas, com seus devidos acompanhamentos. Também são encontrados, pratos da culinária tradicional cearense, despojados e marcantes, tais como, a panelada, a buchada e a carne de sol assada na brasa.

Ícó, assim como outras cidades antigas no Brasil, foi alcançada com certo atraso pela proteção federal, o que gerou algumas descaracterizações e perdas em seu aspecto físico; entretanto, o nível de preservação é, ainda,

bastante satisfatório e a dramaticidade de seus espaços lhe confere um caráter único e uma condição especial: a de ser o primeiro sítio tombado do semiárido brasileiro, no âmbito federal, marco histórico e artístico da ocupação do “sertão-de-dentro” e das duas lidas civilizatórias desse, ainda, rústico lugar.

REFERÊNCIAS

BEZERRA, A. **Notas de Viagem**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1965.

_____. **O Ceará e os Cearenses**. Fortaleza: Imprensa Oficial do Ceará, 1906.

BRAGA, R. **História da Comissão Científica de Exploração**. Fortaleza: Imprensa Oficial do Ceará, 1902.

CASTRO, J. L. Arquitetura Eclética no Ceará. In: **Ecletismo na Arquitetura Brasileira**. São Paulo: EDUSP, 1987.

_____. **Pequena Informação Relativa à Arquitetura Antiga no Ceará**. Fortaleza: UFC, 1973.

COUTO, P. **História do Icó**. Crato: Tipografia Ação, 1960.

DUARTE JUNIOR, R. Icó, (CE). In: PESSOA, J. & PICCINATO, G. (Orgs.). **Atlas de Centros Históricos do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

DUARTE, R. Ceará no Século XVIII: Icó, Aracati e Sobral. In: **Revista Oceanos**, nº 41. A Construção do Brasil Urbano. Lisboa: Comissão Oficial para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

_____. **Novas Abordagens do Tombamento Federal de Sítios Históricos – Política Gestão e Transformação: A Experiência Cearense**. São Paulo, 2005, 427 p., Dissertação de Mestrado, FAUUSP.

CAPÍTULO V

As cidades histórico-religiosas do nordeste

CAPÍTULO V - AS CIDADES HISTÓRICO-RELIGIOSAS DO NORDESTE

Beatriz Maria Soares Pontes
UFRN

INTRODUÇÃO

Far-se-á, no início deste capítulo, uma reflexão sobre a espacialidade do sagrado. Entende-se como por espacialidade como questões pertinentes à sociedade que possuem, resultantes de circunstâncias espaciais. O sagrado, como um dos atributos da espacialidade se traduz, através de práticas culturais eivadas de sentido religioso, de crenças, mitos e divindades. Práticas culturais e, portanto, sociais que marcam a existência dos homens e sua organização em sociedades em sua expressão espacial. Fala-se de uma espacialidade do sagrado que está vinculada à geograficidade do homem – melhor explicando – à sua hominalidade, que são as ações da natureza humana, ações que dialeticamente são constituintes do homem como produto da sociedade e a sociedade como produto do homem. Reconhecer esta dialética, de acordo com Berger (1985), permite compreender com fidelidade a sociedade em termos empíricos.

Neste processo dialético – onde vê-se inculcada a ação de mão dupla do homem de produzir e ser produzido pela sociedade – que destaca-se, num primeiro momento, o reconhecimento da atuação humana efusiva sobre o mundo, seja pela atividade física ou mental, para engendrar em seguida, num segundo passo, a transformação do produto desta sua ação, a realidade como exterior e distinta do seu produtor. Como complemento deste processo criativo do homem e da sociedade, tem-se um terceiro passo que consiste na reapropriação dessa mesma realidade por parte do ser humano. Isto é, a transformação de um mundo objetivo, novamente em estruturas da consciência subjetiva, retornando ao primeiro passo e,

preparando as condições para os passos seguintes, ininterruptamente. Pode-se extrair desta reflexão *a priori*, o fato de que a existência humana é um contínuo “pôr-se em equilíbrio”, quer do homem consigo mesmo, quer do homem com o mundo. Em outras palavras, ele se produz a si mesmo, no mundo (BERGER, 1985, p. 19).

Prosseguindo com esta reflexão, pode-se afirmar que esta produção humana num mundo é sinalizada pelas práticas culturais como fruto desta produção. Pode-se, também, entendê-la como a totalidade dos produtos humanos, sejam na sua materialidade, exemplificada nos instrumentos de toda espécie, que permitem ao homem modificar seu ambiente físico, seja na imaterialidade demonstrada na produção simbólica que permeia e produz sentidos em todos os aspectos de sua vida, cotidianamente (CORRÊIA, A. M., 2004).

Sob este ponto de vista, a prática cultural surge, neste sentido, como uma ponte que viabiliza a relação do ser humano e da sociedade com o espaço. Este relacionamento apresenta-se como faces de uma mesma realidade, onde a função social e a função simbólica engendram a distinção e a correlação entre o espaço social – o espaço produzido e concebido em termos de organização e produção – e o espaço cultural, que emerge no cerne desta articulação – da prática material e imaterial da cultura – como o espaço vivenciado e concebido em termos de significação e relação simbólica (BONNEMAISONN, 2002)

Além das questões acima esclarecidas, haverá a necessidade de se discutir, ao longo do processo histórico, os tempos lentos e os tempos mais acelerados. Tal questão é de grande significado quando se trata de cidades que têm um período histórico religioso, no decurso de um tempo dito lento, que pode ser constituído por um ou mais séculos e, um tempo mais acelerado, que começa a emergir quando por força do número de peregrinos e de romarias que frequentam, continuamente, os espaços sagrados de tais cidades, acabem por promover substanciais mudanças

no espaço urbano. Essas mudanças no espaço urbano, dizem respeito à ampliação dos transportes públicos, no âmbito da cidade ou entre ela e outras cidades, além da ampliação da rede de abastecimento de água, da rede de esgotamento, a deposição dos resíduos sólidos, a necessidade da promoção de construção de hotéis de diferentes tamanhos e preços, de restaurantes, bares, locais de lazer e recreação, ampliação das atividades comerciais e de serviços, armazenamento alimentar adequado, além da promoção, se for o caso, de atividades industriais que deem suporte ao fluxo populacional que ora aumenta ou diminui, em conformidade com as atividades de peregrinação, romarias, cerimônias religiosas, logradouros para a deposição dos ex-votos, o advento de ferrovias e estações ferroviárias, se for o caso, além de aeroportos que possam abrigar aviões de pequeno e médio porte, além daqueles de grande porte, quando a função religiosa da cidade aumentar, significativamente, sugerindo a preparação da cidade para abrigar contingentes populacionais cada vez maiores.

Trata-se de uma questão que emerge, no âmbito da Geografia Histórica Urbana, principalmente, quando as cidades assumem expressão, tendo em vista a sua significativa função religiosa. Para um observador mais atento, que pesquisa e analisa tais cidades, fica bastante claro que os primeiros tempos das cidades comportam explicações alusivas que expressam as razões do processo religioso que nelas se instalou, em seguida, por conta de um adensamento populacional que passa a se fazer presente nas datas festivas religiosas, tais cidades serem alvos de intervenções para darem suporte a um conjunto populacional maior que começa a frequentá-las. Daí o motivo pelo qual torna-se necessário destacar o tempo lento, que diz respeito à formação religiosa da cidade e, o tempo subsequente, mais acelerado, para modernizá-la e dotá-la de estruturas econômico-sociais e políticas para que tais centros urbanos possam prodigalizar maior conforto, bem como ao acesso do que seja necessário à população visitante de outras atividades que se tornam, pelo visto, imprescindíveis.

Desta forma, considera-se esta introdução geral, inerente as duas cidades estudadas, salientando-se que a dinâmica dos tempos lentos e mais acelerados é, proporcionalmente, menor, do que aqueles visualizados em Juazeiro do Norte, cidade que, atualmente, pertence à Região Metropolitana do Cariri, fato que pode ser percebido pelo desenvolvimento encontrado em várias áreas desta cidade, que comanda a aludida região metropolitana.

Pensa-se, finalmente, que tornar-se-á necessário doravante, um encaminhamento teórico em que seja explicitado o que se entende por tempo lento e por tempo mais acelerado. Essa brusca mudança de tempos num determinado momento em que ocorre uma mudança significativa na estrutura e no ambiente urbano de tais cidades, entende-se ser, ainda, uma questão para a Geografia Histórica Urbana estudar e analisar.

BOM JESUS DA LAPA (BAHIA)

Beatriz Maria Soares Pontes
UFRN

A GÊNESE DA FUNDAÇÃO DO SANTUÁRIO DA CIDADE DE BOM JESUS DA LAPA

A Lapa é uma região que fazia parte da sesmaria do Conde da Ponte, Antônio Guedes de Brito.

O Santuário de Bom Jesus da Lapa passou a ser lugar de romaria há mais de 300 anos e, surgiu de uma resposta ao convite de Cristo: “Vem e segue-me”. Foi em 1691 que, Francisco de Mendonça Mar, encontrou a gruta já descoberta pelos Bandeirantes que, até hoje, serve como Igreja do Bom Jesus da Lapa.

Francisco de Mendonça Mar, nascido em Portugal, em 1657, era filho de um ourives, em Lisboa. Além de exercer a profissão do pai, era também, pintor. Com pouco mais de 20 anos, em 1679, chegou à Bahia, onde se instalou, tendo sua própria oficina e serventes – escravos.

No ano de 1688 foi encarregado de pintar o Palácio do Governador Geral do Brasil, existente, até hoje, em Salvador. Mas, ao invés de receber o pagamento, foi levado à cadeia com dois de seus escravos e, cruelmente, açoitado.

Para reivindicar os seus direitos, Francisco escreveu uma carta para o Rei de Portugal, queixando-se da injustiça praticada pelo Governador. Porém, quando chegou a resposta do Rei, dando-lhe razão, Francisco já tinha escolhido outro Senhor para servir: o Senhor Bom Jesus.

Tocado pela Divina Graça, reconhecendo a vaidade do mundo, aprendeu Francisco que, a única coisa mais importante seria servir ao Bom Jesus e, alcançar a salvação eterna. Resolveu, então, deixar tudo e buscar um lugar mais distante e tranquilo para dedicar sua vida a Deus. Esse foi o

motivo pelo qual ele deixou a profissão, os bens e as vaidades do mundo, para servir ao Senhor Bom Jesus e aos necessitados da Palavra de Deus. Não procurava mais nem fama, nem riquezas mundanas, só desejava imitar o Bom Jesus, através do humilde serviço aos irmãos.

Distribuindo os seus bens, fez-se pobre e acompanhado de uma imagem de Cristo Crucificado, enveredou-se pelo sertão a dentro.

Atravessou o sertão da Bahia, vestido de um grosso burel e caminhou cerca de 200 léguas entre tribos ferozes de índios antropófagos, passou fome, sofreu o calor do sol, esteve exposto aos perigos dos animais selvagens que habitavam nas florestas virgens do sertão.

Com fé inquebrantável e coragem fundada no amor ao Bom Jesus, Francisco conseguiu enfrentar aquela caminhada e sair vitorioso dos perigos que o ameaçavam a cada passo. Foi uma verdadeira vocação e um chamado de Deus para realizar o seu plano, isto é, fundar o Santuário de Bom Jesus da Lapa.

Uma tarde, depois de vários meses de incessante caminhada, avistou um morro. Aproximando-se dele, subiu uma áspera ladeira e, por uma abertura na rocha, penetrou em uma gruta. Lá dentro, encrustada na pedra, Francisco encontrou uma grande cavidade com tamanho proporcional ao da cruz que levava. Era o local predestinado pela natureza para abrigar a imagem do Bom Jesus. Um perfeito Monte Calvário, um sinal de Deus convidando-o a ficar.

Assim, à margem do Rio São Francisco, o peregrino começou uma vida de eremita, na solidão e oração, venerando o Senhor Bom Jesus, louvando também Maria, a mãe do Senhor, chamada de Virgem da Soledade.

Esta gruta, anteriormente, habitada por animais selvagens, tornou-se morada de Francisco, sendo convertida por ele em lugar de oração, em templo católico. Isso aconteceu no ano de 1691.

Dedicado à oração e à penitência, o monge Francisco percebeu logo que o amor a Deus não podia ser isolado da vida, mas, inserido nela. Começou, então, o trabalho em favor dos mais necessitados: índios e escravos dos quilombos vizinhos. Trazia para junto de si, os pobres, doentes, infelizes e aleijados, a fim de servi-los com amor, desenvolvendo seu apostolado entre os moradores das redondezas.

Ao mesmo tempo que Francisco descobria a Gruta do Bom Jesus foram, também, descobertas as primeiras minas de ouro no território que se chamaria, posteriormente, Minas Gerais.

Começou, assim, movimento de embarcações com levar intermináveis de aventureiros, caçadores de ouro, mascates e vaqueiros que subiam e desciam o Rio São Francisco, fazendo pouso nesta Lapa, para admirar o morro ali encontrado pelo monge, sempre aos pés do Bom Jesus. Punham-se, então, a rezar, fazer promessas, dar graças a Deus, perante as imagens do Bom Jesus e de Nossa Senhora da Soledade, colocadas pelo monge em um altar da Capela Mor da Gruta.

O Rio São Francisco era, neste período, o melhor e único caminho para penetrar no interior do Brasil. Nessa época, as águas do rio banhavam os sopés do morro.

Pelo seu exemplo e pelas suas palavras, Francisco, um monge da Gruta, conseguiu fazer brotar nos corações de muita gente, o amor ao Bom Jesus e à sua Santa Mãe. Como exemplo de fé viva e amor, construiu às portas da Gruta (onde, atualmente, se encontra a Esplanada), o primeiro hospital de doentes e o asilo dos pobres, sendo ele próprio, enfermeiro e protetor daquela gente sofredora. Foi a melhor maneira de servir ao Bom Jesus – servindo aos mais pobres e necessitados. Francisco mostrava a imagem do Bom Jesus pregado na cruz, para todos aqueles que curava, dizendo-lhes que foi o Bom Jesus quem fez aquela cura e, ainda, desejava curar dentro de nós, todos os males que prejudicam nossa pessoa e a do nosso próximo.

Assim, a imagem de Cristo Crucificado, sob o título de Bom Jesus, ficou exposta dentro da Gruta, atraindo a todos que passavam por perto. O culto ao Bom Jesus, na imagem, começou a conquistar os corações, até dos Bandeirantes, caçadores de ouro e conquistadores de terras. Portanto, foi fundado o Santuário do Senhor Bom Jesus que, por ser encravado em uma gruta, recebeu o nome de Santuário do Senhor Bom Jesus da Lapa, onde, até hoje, está exposta a sua imagem.

Francisco de Mendonça Mar, desenvolveu o seu apostolado de maneira evangélica, sem depender dos grandes e poderosos da época. Zelando, em primeiro lugar, pela vida religiosa do povo, teve, também, uma perspicácia fundando o Santuário como uma entidade autônoma. Para isso, solicitou e recebeu direto do Rei de Portugal, a doação de terras, para garantir a manutenção do culto e de obras de beneficência. Esse gesto lhe proporcionou isenções de qualquer ingerência e o colocou no nível de donatário da Coroa. Foi por isso que, o Santuário do Bom Jesus da Lapa, na sua história, jamais pertenceu a algum proprietário de latifúndios.

Francisco vivia, humildemente, da pesca e de pequena horta à beira do rio. Tornou-se conhecido pela sua bondade e todos o admiravam. Ele se ocultou, mas, o Bom Jesus o revelou, pois, os viajantes que regressavam à Bahia, eram portadores da notícia de que no coração do sertão, em uma gruta de um morro, à margem do Rio São Francisco, morava um monge da Gruta, um homem que realizava um apostolado fecundo, pregando o evangelho do Bom Jesus.

Essas notícias chegaram aos ouvidos do Arcebispo da Bahia, Dom Sebastião Monteiro da Vide que, em 1702, enviou à Lapa, um Visitador Geral, o qual constatou serem verdadeiras, todas as notícias sobre o culto do Senhor Bom Jesus e sobre a vida exemplar do monge. Levou, portanto, informação favorável, não só do bom espírito de fé que animava o monge e a vida santa que levava, como do lugar em que a Santa imagem de Cristo Crucificado era venerada por grande número de pessoas. Ali, os sacerdotes

na sua passagem, celebravam a Santa Missa e, atendiam o povo, pois, havia todos os paramentos necessários para o culto.

O Visitador Geral, vendo que a devoção ao Bom Jesus florescia, que já existiam romarias, embora pequenas e, que o monge realizava a evangelização do povo da região, erigiu, oficialmente, naquele templo que a natureza havia criado, a Igreja, com o título de Senhor Bom Jesus e de Nossa Senhora da Soledade.

O Arcebispo chamou o monge à Bahia (Salvador) e, após uma preparação, ordenou-o sacerdote, em 1706. Nomeou-o Capelão do Santuário do Senhor Bom Jesus da Lapa e de Nossa Senhora da Soledade. Em homenagem à Mãe das Dores, o monge da Gruta passou a chamar-se Padre Francisco da Soledade.

Padre Francisco voltou à Gruta e organizou o culto, com toda a alegria e entusiasmo. Levado pelo zelo apostólico, pregava por toda parte, o Santo Evangelho, administrando os sacramentos, aconselhando e curando os doentes, consolando os escravos, tornando o Bom Jesus e a Senhora da Soledade, mais conhecidos e amados.

Em resposta ao amor do Senhor Bom Jesus, este povo sofredor, escravizado e abandonado de todos, sentia a obrigação de peregrinar até a Gruta, visitando nela, a sua imagem, principalmente, nos dias das festas (06 de agosto e 15 de setembro, de cada ano), a fim de agradecer as graças recebidas. Assim, nasceu a ROMARIA que, até hoje, continua sendo uma expressão de fé e amor ao Bom Jesus.

É quase certo que, o Padre Francisco morreu na Lapa, pobre, humilde e piedoso, como havia vivido, entregando seu espírito ao Criador, no mesmo Santuário, que ele fundou. Sua morte ocorreu, provavelmente, depois de 1722, com mais ou menos, 65 anos de idade.

A tradição nos aponta a Cova do Monge, ao lado direito do Altar-Mor, como lugar onde foi enterrado o seu corpo.

Na época, quando tantos outros percorriam as terras brasileiras, em busca de ouro e esmeraldas, quando por uma pedra preciosa ou um pedaço de ouro, matavam-se os companheiros ou exterminavam o povo indígena; quando, sem compaixão, deixavam à beira da estrada, no fundo das matas, ou à beira do rio, os companheiros doentes e feridos, para que não fossem estorvo na marcha conquistadora, ele, o moço português, Francisco de Mendonça Mar, soube deixar tudo e sacrificar a sua própria vida para o bem dos outros, para servir aos irmãos.

Trazia junto de si, todos os que sofriam, os abandonados e prejudicados para ajudar, proteger e amparar. Era ele que se doava em sacrifício para espiar crimes dos invasores, dos conquistadores, crimes que se cometiam contra o povo brasileiro. Em humilde serviço de enfermeiro, sabia, até nas horas de sofrimento e abandono, apresentar a bondade de Jesus Crucificado, mostrando-a tanto pelas palavras, como pelas obras.

Hoje, olhando da perspectiva dos três séculos, sabe-se que Francisco foi chamado por Deus para cumprir uma grande missão: descobrir e organizar o Santuário do Senhor Bom Jesus, no coração do Brasil. Para isso, devia estar livre de todos os laços mundanos, até da própria família e dos parentes.

A memória do Padre Francisco da Soledade é relembrada, na Lapa, anualmente, no dia 04 de outubro, como a Festa dos Romeiros. Esse dia é aceito como a data provável de sua chegada à Gruta e, fundação da cidade de Bom Jesus da Lapa.

A figura de Francisco merece ser mais conhecida e admirada pelos romeiros do Bom Jesus. A Gruta do Bom Jesus da Lapa é um lugar privilegiado e escolhido por Deus para nela, de modo especial, santificar com a sua graça, o povo brasileiro, numa região pobre e abandonada.

A vinda de Francisco de Mendonça Mar a este lugar, não aconteceu por acaso. Foi o próprio Deus que escolheu esse moço e dirigiu seus passos para, através dele, revelar que, aqui, neste lugar, seria o trono de Graça e de Misericórdia Divina para todos.

A Gruta da Lapa é mais do que uma cavidade de pedras: é um Santuário construído pela mão da natureza, escolhido por Francisco (depois, Padre Francisco da Soledade) para ser o lugar de suas rigorosas penitências e expiações.

A Gruta da Lapa é o Santuário tradicional, onde a misericórdia de Deus tem-se manifestado, produzindo inúmeros prodígios, em favor do povo brasileiro, padecente da escravidão antiga e moderna; é um templo santificado pelas orações do povo cristão, pela celebração da eucaristia, do Perdão de Deus e de reconciliação – no Sacramento de Penitência. Um lugar de encontro e de festa do Povo de Deus.

Passados os tempos, o próprio monge ficou esquecido, mas, o Bom Jesus se tornou, cada vez mais lembrado. A romaria continuou aumentando, a cada ano, bem como o número de peregrinos junto com a fé para o melhor Amigo de todos – o Senhor Bom Jesus.

Em 1923 – ano de emancipação política da cidade da Lapa – participaram da Romaria do Bom Jesus, cerca de 10.000 pessoas. Entretanto, nos tempos atuais, este número cresceu de maneira surpreendente, alcançando centenas de milhares de peregrinos por ano.

Segundo os costumes daquela época, em 1844, Dom Romualdo de Seixas Barroso, Arcebispo da Bahia, instituiu a Irmandade do Bom Jesus da Lapa, composta de 24 membros, para zelar pelo culto de nosso Redentor.

No entanto, no decorrer dos 50 anos, a irmandade tinha se afastado do seu objetivo primeiro e, em vista disso, o Arcebispo da Bahia, Dom Jerônimo Thomé da Silva, por ocasião da visita pastoral em Bom Jesus da Lapa, resolveu extingui-la, com o documento de 28 de agosto de 1894. Mas, o rico patrimônio das fazendas pertencentes ao Santuário do Bom Jesus, que o monge tinha conseguido do Rei de Portugal, tornou-se propriedade dos Coronéis – Diretores da Irmandade.

Em 1894, o Arcebispo de Salvador, Dom Jerônimo Thomé da Silva, por ocasião da mencionada visita pastoral, decidiu elevar a vila à categoria

de Curato (quase Paróquia). O novo Curato ficou anexo à freguesia de Riacho de Sant'Ana.

No dia 11 de maio de 1902, os Padres Agostinianos Recoletos tomaram posse no Santuário do Bom Jesus e, durante quase quatorze anos, atenderam no Santuário da Lapa e às freguesias vizinhas (Paratinga, Carinhanha, Barra e Riacho de Sant'Ana), desenvolvendo, na região, um grande trabalho de evangelização dos fiéis. No tempo dos Padres Agostinianos foram construídos: a antiga Casa Paroquial (que serviu durante 70 anos), o Asilo dos Pobres e o novo Altar Mor (ainda existente) na Gruta do Bom Jesus. Foi composto por um deles, o hino oficial a Bom Jesus.

Na Praça do Santuário foi construída a Capela de Nossa Senhora do Carmo para nela, se realizarem as celebrações religiosas, quando as grandes chuvas as impossibilitavam na Gruta, devido à água abundante que caía no interior.

Foi, também, no tempo do trabalho dos Padres Agostinianos que o Santuário sofreu um desastre – o incêndio na Gruta do Bom Jesus.

O incêndio ocorrido no Santuário do Bom Jesus da Lapa, na noite de 01 para 02 de maio de 1903, continua a ser um mistério. Porém, conhecendo a imprudência e descuido de alguns peregrinos e visitantes, pode-se admitir que foi ocasionado por alguma pessoa devota, deixando a vela acesa no meio dos depósitos de cera e, promessas que se achavam nos lados e, atrás do Altar Mor. Neste caso, teriam razão os que acharam culpado o sacristão daquele tempo.

A Gruta tinha sido, recentemente, preparada para as solenidades do Culto e, na manhã do dia 01 de Maio, primeira sexta-feira do mês, os fiéis se reuniram diante do Altar do Sagrado Coração de Jesus. À tarde, do mesmo dia, não houve cerimônia alguma na Gruta.

Pelas 4h30 da madrugada, do dia 02 de maio, o capelão do Santuário, o Padre Garrido, foi surpreendido com a notícia do incêndio na Gruta.

Com toda pressa encaminhou-se para o Santuário, abriu a porta e ficou atônito, vendo que a maior parte do que havia de madeira estava entregue às chamas. Do teto desprendiam-se enormes pedras. A Gruta parecia estremecer. A imagem milagrosa ficou devorada pelo fogo, como também, a imagem de Nossa Senhora da Soledade.

Quanto a esse lamentável acontecimento – o incêndio da Gruta do Bom Jesus – os próprios padres Agostinianos duvidaram muito da sua casualidade. No relatório realizado está expresso o seguinte: “os padres procuravam pôr em ordem tudo o que se referia ao Santuário. Nomeados, eles mesmos, pelo Bispo Capelãs e mordomos da Gruta, organizados cortaram os abusos existentes, invertendo as esmolas para melhoramento da Igreja. Seguramente, por este motivo, lhes aconteceu um caso muito digno de ser relatado. Nos referimos ao incêndio ocorrido na Gruta – Santuário, que destruiu, totalmente, tudo o que tinha: altares, imagens, ornamentos, candelabros de prata, vasos sagrados, sem deixar rastro algum para se saber se aquilo aconteceu por acaso, ou melhor, para descobrir se fosse uma mão criminosas que preparou isso e levou a cabo com os fins perversos, contando com a impunidade. Alguns quiseram aproveitar-se do ocorrido e começaram a espalhar por todas as partes que não sobrara nada, nem da Gruta, nem sequer do morro. ‘Finalmente, triunfou Jesus, conseguindo aumentar, ainda mais, o número dos peregrinos...’”.

Além da vantagem citada, outros benefícios foram trazidos pelo incêndio. Graças a ele, a Gruta foi ampliada, ficando com 5 metros a mais; o teto que era baixo, depois se alteou, passando a ter 7 metros de altura; e a Gruta que era escura, ficou clara, pois, com a explosão foi aberta uma janela ao lado do altar que lhe permitia a entrada da luz.

Por causa do incêndio, a Gruta perdeu muito da sua beleza original, mas, em compensação, ganhou mais espaço, mais ventilação e bela visão para o Rio São Francisco, ficando, portanto, com melhores condições para receber grandes romarias. Não se pode passar em silêncio, diante

da estimada pessoa do Padre Turíbio Vilanova Segura. Vigário espanhol, nasceu em Burgos, em 11 de novembro de 1897. Tomou posse do Curado e do Santuário do Bom Jesus, como cura e Capelão, em 30 de julho de 1933. Com verdadeiro zelo apostólico e dedicação pelo povo da Lapa, começou o trabalho pastoral. O Padre Turíbio era incansável trabalhador, sabia cuidar e conservar a natural beleza do nosso patrimônio religioso, cumprindo bem as obrigações de Vigário e Capelão deste patrimônio.

Durante 23 anos de sua permanência à frente do Santuário do Bom Jesus da Lapa, realizou muitas obras de melhoria. Comprou algumas imagens para a Gruta, cuidou da construção das primeiras estátuas da Via Sacra, organizou a Escola do Santuário e o Abrigo dos Pobres, fez digno sepulcro para o Monge – Padre Francisco da Soledade. A sua obra mais visível é a belíssima torre do Santuário, construída com pedras lavradas nos anos 1940-1950.

A maior parte dessas obras, o Monsenhor Turíbio executava numa perfeita colaboração com o Bispo Diocesano da Barra, Dom João Muniz.

Além disso, fazia visitas às comunidades rurais, chamadas, naquela época, de “desobrigas”, atendendo povoados distantes de vários municípios da região. Tornou-se, também, o primeiro historiador do Santuário e da Cidade de Bom Jesus da Lapa. Depois de muitas investigações, escreveu o livro “RESENHA HISTÓRICA” do Santuário, cujas edições se tornaram base para todos os outros trabalhos históricos sobre a paróquia e a cidade da Lapa.

Com a chegada dos Missionários Redentoristas para atender os trabalhos da Igreja, o Padre Turíbio ausentou-se da Lapa, em 07 de abril de 1956. Instalou-se na cidade do Rio de Janeiro, onde faleceu em 13 de dezembro de 1969. Sua lembrança ficou gravada na grata memória de seus paroquianos e de todo o povo lapense.

Dom João Batista Muniz, Bispo da Diocese da Barra do Rio Grande, à qual pertencia a Lapa, era um homem inigualável. Nascido em

Chácara, Juiz de Fora, Minas Gerais, o jovem entrou na congregação C dos missionários Redentoristas, para dedicar a sua vida ao bem de todos, cujo mérito foi é reconhecido, até hoje, pelo eficiente trabalho que desenvolveu na região do norte para o sul, da Bahia. Ordenado Padre em 22 de setembro de 1926, tornou-se incansável Missionário, até ser nomeado Bispo da Barra do Rio Grande, no dia 24 de agosto de 1942.

Em 1966, renunciou ao governo diocesano, recolhendo-se ao convento dos Padres Redentoristas em Belo Horizonte. Faleceu no dia 10 de dezembro de 1977. Seu corpo foi sepultado no dia seguinte dentro da Catedral da Barra do Rio grande – BA.

A grande figura do zeloso e incansável Bispo da Barra, Dom João Batista Muniz, verdadeiro herói do sertão baiano, tece sua significativa influência no desenvolvimento e progresso da Lapa e do Santuário do Bom Jesus. Sua diocese, no interior da Bahia, era um território imenso. Além da Barra, atendia Bom Jesus da Lapa, parte de Juazeiro e Rui Barbosa, de Barreiras e de Irecê. Sua permanência de 24 anos à frente da Diocese foi de constante promoção humanas.

Além dos seus afazeres de pastor, Dom Muniz, muito se empenhou na cura dos males corporais de suas ovelhas. Entrou de cheio a cuidar da saúde do povo, pois na época, havia muitas doenças: a malária, dizimava a população; o tracoma, cegava a muitos; a tuberculose, vitimava as pessoas; o tétano, ceifava as crianças recém-nascidas; a esquistossomose, apresentava-se em alarmantes proporções e a terrível moléstia de Chagas, espalhava-se sem limites.

Ao lado de tudo isso, problemas no Santuário de Bom Jesus da Lapa surgiram, também. A Romaria pedia nova administração para atender, devidamente, o povo na orientação de suas caminhadas de fé. Muita coisa restava a fazer para que o Santuário se convertesse em Centro de Evangelização.

Por causa da avançada idade do Monsenhor Turíbio e do enorme trabalho que havia no Santuário e na vasta Paróquia e, tendo em vista, principalmente, o maior bem espiritual do povo religioso e, dos romeiros que vinham em número, cada vez maior, Dom Muniz resolveu substituir o único sacerdote da Lapa, por mais padres para o serviço da Pastoral.

Na carência de padres diocesanos, viu-se obrigado a chamar uma congregação religiosa. A mudança foi, previamente, combinada com o Monsenhor Turíbio e, aceita por ele, em 1952, mas, aconteceu somente, quatro anos depois, em 1956.

O cuidadoso Bispo Dom João Batista Muniz, encaminhou a criação das duas novas dioceses, isto é, a de Bom Jesus da Lapa e a de Juazeiro, passando para a história como um grande servidor do Sertão.

Os missionários Redentoristas, Congregação fundada por Santo Afonso de Ligório, estavam trabalhando no Brasil havia 50 anos, pregando as missões em todo o país e, atendendo os importantes santuários, como Aparecida-SP, Trindade-GO e Congonhas-MG. O Santuário da Lapa precisava de um grupo de missionários para atender bem a romaria que aumentava a cada ano. Os missionários Redentoristas assumiram a pastoral do Santuário e da vasta região, em maio de 1956. Foram Padres holandeses da Vice-Província Nordestina. O seu apostolado no Santuário, que durou 16 anos, foi marcado pelo zelo no atendimento aos romeiros, pela ação e promoção social desenvolvida e pelos melhoramentos realizados.

A partir do ano de 1973, a Pastoral do Santuário passou a ser atendida pelos Redentoristas poloneses, já que os holandeses não tiveram padres suficientes para continuar o trabalho apostólico sempre crescente.

Os Redentoristas poloneses, ao longo dos trinta anos (1973-2003), continuaram as grandes tradições evangelizadoras dos antepassados, atendendo bem o povo peregrino e introduzindo melhoramentos no Santuário. Procuraram, também, formar padres brasileiros em 3 casas de formação (uma, em Bom Jesus da Lapa e, duas, em Salvador), para que

os mesmos pudessem ser, futuramente, bons missionários, servindo ao povo das diversas paróquias, pregando missões, atendendo os romeiros no Santuário, etc.

Dom João Muniz, Bispo da Barra, tendo solicitado da Santa Sé Apostólica, a criação do Bispado da Lapa e, considerando que, até o momento não constava em nenhum documento a eleição canônica da Paróquia de Nossa Senhora do Carmo, embora como tal tenha sido tratada há mais tempo, achou conveniente que se colocasse a Paróquia da Cidade do Senhor Bom Jesus da Lapa, em situação canônica regular.

Por esta razão, em 27 de junho de 1960, por especial Decreto, erigiu, canonicamente, Paróquia com o título de Nossa Senhora do Carmo, com a Igreja Matriz, situada na Esplanada. A mesma foi demolida em 1966, dada a sua inconsistência e, a Matriz passou a funcionar na Gruta do Bom Jesus, até o ano de 2003, quando foi realizada a separação da Paróquia Lapense do Santuário, com a transferência da sede-matriz para o bairro de Amaralina, lugar da futura catedral de Bom Jesus da Lapa.

No primeiro dia de setembro de 1962, a Lapa recebeu a notícia da criação do Bispado de Bom Jesus da Lapa e da nomeação do primeiro Bispo Dom José Nicomedes Grossi, que até então, havia sido pároco da freguesia de Calambau, em Minas Gerais (hoje, Presidente Bernardes).

No dia 16 de fevereiro de 1963, a cidade do Bom Jesus da Lapa recebeu o seu primeiro Bispo, quando se realizou a solenidade da instalação da Nova Diocese e a sua posse. Dom José ficou no pastoreio da Diocese, durante 27 anos, servindo-a com humildade e muita dedicação. Entre as obras que perpetuaram o seu nome na Lapa, está a fundação da Rádio Bom Jesus AM, que fez com que a evangelização realizada no Santuário se tornasse presente em uma vasta região da Bahia e do norte de Minas Gerais, para alegria de milhares de romeiros.

Em 1970, as Irmãs-Filhas da Caridade fundaram o Ginásio de Sítio do Mato. Hoje, a Lapa possui mais de 30 estabelecimentos de ensino, com

cerca de 15 mil alunos sob a responsabilidade do Governo Municipal e Estadual.

Desde o ano de 1975, os missionários Redentoristas poloneses mantiveram os seminaristas – candidatos para vida religiosa. Na primeira fase, os jovens baianos foram mandados para os Seminários de São Paulo (1975-1985). A partir do ano de 1978, introduziram, paulatinamente, o seminário de todos os níveis, na Bahia, até chegar a ter três casas de formação. Graças a isso, chegaram ao sacerdócio mais de 25 jovens brasileiros (sete Redentoristas e, outros, como sacerdotes diocesanos).

Em 1957, foi instalado o Círculo Operário iniciado pelo Padre Teofânio Stallaert – o primeiro pároco Redentorista em Bom Jesus da Lapa, com centenas de associados. Em 1962, foi estabelecida a Creche Santa Luzia, para mais de 30 crianças; em 1962, foi fundado o Centro Social Dom Muniz; em 1964, estabeleceu-se a Merenda Escolar – implantada por Dom José Grossi e Padre Victor Rodrigues, redentoristas; em 1968, foi estabelecida a Caritas Diocesana, beneficiando até 12 mil pessoas; em 1970, foi estabelecido o Centro Social Santa Terezinha; em 1975, estabeleceu-se o Programa de Alimentação; o Centro Comunitário de Nova Brasília; o Centro de Treinamento de Líderes e o abastecimento de Água na Zona Rural (Juazeiro e outros); a Gráfica Bom Jesus, a serviço da cidade e do Santuário; em 1976, realizou-se a construção de casas populares com a máquina própria de fazer blocos de cimento; em 1979, emergiu o atendimento aos flagelados das enchentes e das secas, atendendo até 15 mil pessoas; houve a construção de Centros Comunitários, Igrejas e Capelas, na cidade e na zona rural (CÉSAR, 2006).

CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE BOM JESUS DA LAPA

Uma análise mais cuidadosa da estrutura urbana de Bom Jesus da Lapa, evidencia situações espaciais diferentes. No Centro, na área próxima ao

Santuário, são observadas ruas estreitas, com pavimentação irregular e edificações com estilos muito diferentes entre si. Observa-se que alguns são mais elevados do que outros, além das fachadas serem muito variáveis quanto ao estilo.

Entretanto, para quem demanda à área da rodoviária e do aeroporto, observa a presença de uma larga avenida asfaltada com edificações modernas em ambos os lados, ainda que com formas e funções diferenciadas. Há praças amplas e arborizadas, todavia, não muito bem tratadas, como seria desejável. A cidade ainda apresenta vários bairros que merecem, vários deles, maior atenção da administração pública municipal.

O SETOR DE HOSPEDAGENS

Torna-se digno de registro, a presença expressiva de pousadas e hotéis, apresentando acomodações diferenciadas e com preços, também, variados. Tendo em vista o afluxo de pessoas à cidade, bem como a sua expressão religiosa, será sempre oportuno efetuar as reservas nos hotéis ou pousadas, com grande antecedência. Observa-se, também, que há restaurantes, com instalações diversificadas e, preços variados, de acordo com as posses daqueles que procuram esta cidade, principalmente, por razões religiosas. Bom Jesus da Lapa, conta com 5.000 leitos em 200 estabelecimentos de hospedagem.

COMUNIDADES QUILOMBOLAS

Ressalta-se a presença de comunidades quilombolas. Aliás, pode-se destacar as comunidades de maior relevância, as quais são: Comunidade Rio das Rãs, Comunidade das Piranhas e a Fazenda da Batalha Alagoinhas, Bandeira, Barreira, Batalhinha, Bebedouro, Campo Grande I e II, Capão da Areia, Cariacá/Aracá, Fazenda Batalha, Fazenda Jatobá, Fazenda Volta,

Fortaleza, Juá, Lagoa do Peixe, Macaco, Nova Batalhinha, Nova Volta, Patos, Pedras, Peixe, Piranhas, Santa Rita, Mumbuca e Samabaia.

ATIVIDADES COMERCIAIS

No que tange ao comércio, os dados da Secretaria Municipal do Turismo indicam que o comércio de produtos religiosos movimenta cerca de 8 milhões de reais todos os anos. A venda de lembranças como imagens sacras, camisetas, velas, crucifixos, canecas e chapéus, representa uma boa fatia da receita do município. Embora, o caráter religioso domine o município, à noite, o local também oferece muita diversão com diversos bares, restaurantes e pizzarias, sendo a praça Marechal Deodoro, o principal ponto de encontro de Bom Jesus da Lapa. Entre os atrativos estão o churrasco no espetinho, o chopp gelado, ao som dos clássicos da MPB, do chorinho e dos sucessos da axé music e, do forró, que também, empolgam a multidão que ocupa as cadeiras espalhadas pela rua.

PONTOS TURÍSTICOS

A cidade de Bom Jesus da Lapa abriga diversos pontos turísticos, tais como:

- Passeio turístico de lancha pelo Rio São Francisco, passando de baixo da ponte Gercino Coelho à Barrinha (lado oposto do Rio São Francisco), onde se pode descer e experimentar peixe frito, desvendando uma vista bonita e panorâmica do Rio São Francisco;
- Gruta do Bom Jesus e a de Nossa Senhora da Soledade e demais grutas que se encontram entranhadas no morro. Durante o período de romarias, missas são realizadas todos

os dias, em todos os turnos. Logo na porta, se pode encontrar inúmeras barraquinhas com diversos artigos religiosos;

- A subida do morro da Lapa. Entretanto, há dois caminhos, embora ambos deem acesso ao topo do morro, onde se encontra o Cruzeiro e estátuas de tamanho natural, relatando a última estação da Via Sacra. Porém, esse trajeto é, apenas, aconselhável às pessoas que têm boas condições físicas, uma vez que o aludido caminho do morro é extenso e, um pouco cansativo, devido às pedras irregulares e lisas;
- Assistência ao Pôr do Sol. Com rajadas de cores diversas, proporciona uma bela vista da natureza e da bênção Divina. Neste momento da Ave Maria, o Santuário do Bom Jesus costuma ecoar a música de Gounod ou Shubert, em homenagem à Maria, mãe de Jesus Cristo;
- Rapel e tirolesa na Ponte Gercino Coelho, sobre o Rio São Francisco;
- Hotel Fazenda e Balneário às margens do Rio Corrente;
- Escalada no morro.
- No que tange ao turismo religioso, ainda hoje, a crença católica é muito forte na cidade e, isso se reflete nas inúmeras igrejas espalhadas por todos os bairros. Os festejos do Bom Jesus da Lapa, no Santuário, com um tema a cada ano, leva muitas pessoas à cidade.

TRANSPORTES

No que diz respeito aos transportes, a cidade de Bom Jesus da Lapa oferece transporte, tanto aeroportuário, quanto rodoviário. A cidade contém uma rodoviária e um aeroporto, que apresentam pequeno porte. A Viação Novo Horizonte, a Viação Gontijo, a Viação São Geraldo, a Viação

Central da Bahia e a Viação Real Expresso fazem linhas intermunicipais e interestaduais. No geral, a rodoviária conta com linhas para o Estado de Goiás, Distrito Federal, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Bahia.

O aeroporto de Bom Jesus da Lapa está localizado próximo à rodoviária, havendo uma distância equivalente a 300m entre um e outra. No passado, a Varig Nordeste, Real Aerovias, entre outras, ofereciam voos para esta cidade. Hoje, nenhum voo comercial atende a localidade e, apenas, alguns voos particulares movimentam o aeroporto. O referido, tem capacidade para decolagens e aterrissagens de aviões de pequeno e médio portes, como por exemplo: monomotores, EMB 110 e Bandeirantes.

Há uma proposta para a construção de um novo aeroporto em uma outra área. Este terá estrutura para aviões de grande e médio portes, como os Embraer 190 e ATR72.

ESTRUTURA URBANA

A entrada do século XXI se deu com o advento de várias providências, em relação à cidade:

- Abertura de novas ruas e avenidas, no centro da cidade e, calçamento das vias principais, dos bairros mais populares da sede do município (Nova Brasília, João Paulo II, São Gotardo, Amaralina, etc);
- Autorização para execução de contrato de financiamento entre a prefeitura municipal de Bom Jesus da Lapa e o desembarque para a construção do Mercado do Peixe e mais 54 boxes do projeto Orla;
- Construção dos mercados do Peixe (Nova Brasília) e Prisco Viana, em homenagem ao deputado da época;
- Construção de escolas na maioria dos bairros da cidade e

na zona rural;

- Asfaltamento da rua Santa Luzia e do Centro, fato que agilizou a situação dos pedestres e motoristas;
- A Prefeitura, junto com o Governo do Estado, realizou o projeto de urbanização e pavimentação do bairro São Gotardo;
- A Avenida Lindolfo Miranda, também foi asfaltada e, diversas ruas do bairro receberam pavimentação em paralelepípedos, meio-fio e calçada de concreto;
- Pavimentação de asfalto nas ruas J. Seabra, Miguel Calmon, Floriano Peixoto e transversais, Bairro Consolação (atrás do morro);
- Inauguração da pavimentação do Bairro Amaralina;
- Urbanização da orla do São Francisco;
- Construção da quadra de esportes;
- Reforma do Estádio Benjamim Farah;
- Inauguração do Sistema de Eficientização da Iluminação Pública;
- Autorização para execução das obras de infraestrutura nos bairros João Paulo II e Magalhães Neto;

SANEAMENTO BÁSICO

Quanto ao saneamento básico, integrante da estrutura urbana, salienta-se o seguinte:

- Tratamento de esgoto. A Prefeitura Municipal, através do Sistema de Abastecimento de Água e Esgoto (SAAE), realizou uma das maiores obras do interior do Estado da Bahia: a estação de tratamento de esgoto, com custo

estimado em quase R\$ 1 milhão, sendo de recursos oriundos dos cofres municipais. Assim, além de tratar o esgoto e melhorar a saúde do povo, concretizou-se num instrumento importante na preservação do Rio São Francisco que, agora, recebe água tratada;

- Construção de 80 sanitários residenciais (melhorias sanitárias), no Projeto Formoso;
- Inauguração da drenagem do Bairro S. Gotardo;
- Inauguração do Sistema de Esgotamento Sanitário, obra municipal;
- Inauguração da ampliação do sistema de abastecimento de água com recurso da Prefeitura e do Governo Federal;

ASPECTOS DO SETOR SAÚDE

- Construção de postos de saúde nos mais importantes bairros da Sede do município;
- Fornecimento de passagens para tratamento de saúde fora do município e atendimento a visitantes de Bom Jesus da Lapa;
- Inauguração da recuperação do Hospital Carmela Dutra, com recursos do Governo Federal e da Prefeitura Municipal;

ÁREAS RURAIS

- Construção de barragens e poços, na zona rural;
- Instalação de placas solares no interior do município;
- Entrega de tratores e implementos agrícolas para as localidades: Passagem da Rede, Ilha da Mariquinha, Ilha da Cana Brava, Setores 04, 06, 11 e 23, do Projeto Formoso;

- Energia elétrica na zona rural, nas localidades de Barreto das Placas, Queimadas, Pau D'arco, Surubim, Juazeiro do Corrente, Projeto Formoso, Lagoa das Piranhas, Campo de Irrigação, Barra de S. João, Genipapo, Sítio Boa Sorte, Lajes e diversas ruas do município;
- Energia solar em Cotovelo, Lagoa de Cima, Nicolau, Barriguda, Surucucu e Ilha Cana Brava;
- Convênio para aquisição de máquinas e veículos;
- 06 veículos pequenos, 01 caminhão com capacidade para 04 toneladas, 02 ambulâncias e 01 patrol;
- Perfuração de poços artesianos nas localidades de Lagoa do Peixe, Curral da Várzea, Lagoa dos Couros, Tanque Novo, Nova Batalhinha, Bebedouro e Piranhas;
- Recuperação de motores em todo o interior do município;
- Execução de projeto de melhoria habitacional na Comunidade de Piranhas;
- Construção e reforma de diversas escolas no interior dos municípios;
- No que concerne à agricultura estabelecida nos arredores da cidade é importante assinalar o Projeto Formoso, que é de grande importância para a agricultura e, umas das principais fontes de emprego e renda para as cidades de Bom Jesus da Lapa, Serra do Ramalho e Sítio do Mato. Trata-se de um perímetro com infraestrutura direcionada para a agricultura irrigada, formado por dois setores: Formoso A e Formoso H, constando de duas estações de bombeamento principal, 29 estações de bombeamento secundárias, 82,72 km de canais de concreto a céu aberto, 288,82 km de estradas e 119,80 km de drenos. São cerca de 1.165 lotes irrigados em uma área de 12.000ha. O Perímetro Irrigado

de Formoso foi implantado pelo Governo Federal, por meio da CODEVASF, entre os anos de 1980 e 1990, às margens do Rio Corrente, no município de Bom Jesus da Lapa, em uma área total de 19.500ha, sendo 12.100ha de área irrigável, voltado para o desenvolvimento agropecuário da região. O Projeto Formoso é o maior produtor de banana da Bahia e o segundo maior do país e, devido ao destaque na região no cultivo de outras frutas como o mamão, a manga, a melancia, dentre outros;

OUTROS SERVIÇOS

- Reativação da Filarmônica Euterpe Lapense e a doação de instrumentos.

Sites: (<http://www.bahia.com.br/atracao/bom-jesus-da-lapa-0/>; [pagina/passeio-de-barco-no-rio-sao-francisco/](http://www.bahia.com.br/pagina/passeio-de-barco-no-rio-sao-francisco/); <http://centraldalapa.com/pagina/bom-jesus-da-lapa-turismo-festas/>; <http://centraldalapa.com/pagina/lazer-em-bom-jesus-da-lapa-balneario/>; <http://centraldalapa.com/pagina/escalada-em-bom-jesus-da-lapa/>; <http://www.secom.ba.gov.br/2014/08/120378/turismo-religioso-leva-400-mil-pessoas-para-bom-jesus-da-lapa.html>; www.bomjesusdalapa.org.br/site/noticias/1-bm-jesus-da-lapa-1022-festa-do-bom-jesus-da-lapa-deve-atrair-400-mil-pessoas-ate-06-de-agosto.html; https://pt.wikipedia.org/wiki/Bom_Jesus_da_Lapa).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Santuário de Bom Jesus da Lapa passou a ser lugar de romaria há mais de 300 anos e, surgiu de uma resposta ao convite de Cristo.

Foi em 1691 que, Francisco de Mendonça Mar, encontrou a gruta já descoberta pelos Bandeirantes que, até hoje, serve como Igreja do Bom

Jesus da Lapa. Tocado pela Divina Graça, reconhecendo a vaidade do mundo, aprendeu Francisco que, a única coisa mais importante seria servir ao Bom Jesus.

Assim sendo, ao chegar na região onde já se encontrava a gruta, lá permaneceu, envolvendo-se, exclusivamente, com a ajuda ao próximo e as orações.

Após Francisco de Mendonça Mar, o processo histórico relativo ao Santuário de Bom Jesus da Lapa, bem como a própria cidade de Bom Jesus da Lapa foi evoluindo e, passando por transformações quer religiosas, quer históricas, até o período recente.

Entretanto, ao se avaliar a história da cidade, vê-se que a referida evoluiu no que se pode chamar período ou tempo lento. Todavia, em caráter mais recente, o processo histórico evoluiu em um ritmo de tempo acelerado, contemplando aspectos modernos civilizatórios, sobretudo, no que concerne às questões sociais e de infraestrutura urbana.

Desta forma, várias providências, relativamente recentes, foram tomadas pelo poder municipal e, ocasionalmente, o poder estadual e federal, no que tange aos seguintes aspectos: setor de hospedagem; comunidades quilombolas; atividades comerciais; pontos turísticos; transportes; estrutura urbana; saneamento básico; aspectos do setor saúde; áreas rurais e outros serviços.

Para um observador mais atento, fica muito claro, que os aspectos históricos recentes contemplam outras questões de natureza socioeconômica, bem como de suportes estruturais urbanos que se tornaram necessários, em face da afluência, cada vez maior, de religiosos, peregrinos e romarias, exigindo intervenções mais significativas no contexto urbano, em geral, tendo em vista o grande significado religioso que possui a referida cidade, sediada ao norte da Bahia.

REFERÊNCIAS

BERGER, P. L. **O Dossel Sagrado: Elementos para uma Teoria Sociológica da Religião**. São Paulo: Paulinas, 1985.

BONNEMAISON, J. Viagem em torno do território. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (orgs.). **Geografia Cultural: Um Século**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002.

CÊSAR, L. M. **Momentos Históricos. Bom Jesus da Lapa – BA**, 2006.

CORRÊA, A. M. **Irmandade da Boa Morte como Manifestação Cultural Afrobrasileira: de cultura alternativa à inserção global**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: CCMN / PPGG / UFRJ, 2004.

SANTUÁRIO DE BOM JESUS DA LAPA. **Guia de Peregrino e Turistas**. Bom Jesus da Lapa - BA, 2003.

Bom Jesus da Lapa. Conteúdo aberto. In: Wikipédia: a enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Bom_Jesus_da_Lapa>. Acesso em: 11/11/2019.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Divisão Territorial do Brasil. **Divisão Territorial do Brasil e Limites Territoriais** (1 de julho de 2008). Acesso em: 11 out. 2008.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Área Territorial Oficial - Resolução da Presidência do IBGE de nº 5 (R.PR-5/02)**. (10 out. 2002). Acesso em: 5 dez. 2010.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Censo Populacional 2010**. (29 de novembro de 2010). Acesso em: 11 dez. 2010.

Ranking Decrescente do IDH-M dos Municípios do Brasil. **Atlas do Desenvolvimento Humano Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD)**. (2010). Acesso em: 11 de ago. 2013.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Produto Interno Bruto dos Municípios 2004-2008**. Acesso em: 11 dez. 2010.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Histórico do Município - IBGE**. Acesso em: 30 de ago. 2015.

Ministério do Desenvolvimento Social - **Levantamento de Comunidades Quilombolas - MDS**. Acesso em: 30 de ago. 2015.

Instituto Nacional de Meteorologia. BDMEP - Série Histórica - Dados Diários - Temperatura Mínima (°C) - Bom Jesus da Lapa. **Banco de Dados Meteorológicos para Ensino e Pesquisa**. Acesso em: 23 dez. 2015.

Instituto Nacional de Meteorologia. BDMEP - Série Histórica - Dados Diários - Precipitação (mm) - Bom Jesus da Lapa. **Banco de Dados Meteorológicos para Ensino e Pesquisa**. Acesso em: 23 dez. 2015.

Instituto Nacional de Meteorologia. BDMEP - Série Histórica - Dados Horários - Umidade Relativa (%) - Bom Jesus da Lapa. **Banco de Dados Meteorológicos para Ensino e Pesquisa**. Acesso em: 23 dez. 2015.

Instituto Nacional de Meteorologia (1961-1990). **Temperatura Média Compensada (°C)**. Acesso em: 8 mai. 2014. Cópia arquivada em 4 de maio de 2014.

Instituto Nacional de Meteorologia (1961-1990). **Temperatura Máxima (°C)**. Acesso em: 8 mai. 2014. Cópia arquivada em 4 de maio de 2014.

Instituto Nacional de Meteorologia (1961-1990). **Temperatura Mínima (°C)**. Acesso em: 8 mai. 2014. Cópia arquivada em 4 de maio de 2014.

Instituto Nacional de Meteorologia (1961-1990). **Precipitação Acumulada Mensal e Anual (mm)**. Acesso em: 8 mai. 2014. Cópia arquivada em 4 de maio de 2014.

Instituto Nacional de Meteorologia. **Número de Dias com Precipitação Maior ou Igual a 1 mm (dias)**. Acesso em: 8 mai. 2014. Cópia arquivada em 4 de maio de 2014.

Instituto Nacional de Meteorologia. **Insolação Total (horas)**. Acesso em: 8 mai. 2014. Cópia arquivada em 4 de maio de 2014.

Instituto Nacional de Meteorologia. **Umidade Relativa do Ar Média Compensada (%)**. Acesso em: 8 mai. 2014. Cópia arquivada em 4 de maio de 2014.

Distrito de Irrigação Formoso (DIF). **O Projeto Formoso**. Acesso em: 26 mar. 2014.

Distrito de Irrigação Formoso (DIF). Projeto Formoso - Bom Jesus da Lapa (BA). Acesso em: 26 mar. 2014.

Bom Jesus da Lapa. Disponível em:<<http://www.bahia.com.br/atracao/bom-jesus-da-lapa-0/>>. Acesso em: 30 ago. 2015.

Passeio de Barco no Rio São Francisco. Disponível em:<<http://centraldalapa.com/pagina/passeio-de-barco-no-rio-sao-francisco/>>. Acesso em: 31 ago. 2015.

Bom Jesus da Lapa, seus pontos turísticos e principais festas. Disponível em:<<http://centraldalapa.com/pagina/bom-jesus-da-lapa-turismo-festas/>>. s/d.

Lazer em Bom Jesus da Lapa, Balneário e Hotel Fazenda. Disponível em:<<http://centraldalapa.com/pagina/lazer-em-bom-jesus-da-lapa/>>. Acesso em: 31 ago. 2015.

com/pagina/lazer-em-bom-jesus-da-lapa-balneario/>. s/d.

Escalada no morro de Bom Jesus da Lapa, Escalada no Morro da Lapa. Disponível em:<<http://centraldalapa.com/pagina/escalada-em-bom-jesus-da-lapa/>>. s/d.

Turismo religioso leva 400 mil pessoas para Bom Jesus da Lapa. Disponível em:<<http://www.secom.ba.gov.br/2014/08/120378/turismo-religioso-leva-400-mil-pessoas-para-bom-jesus-da-lapa.html>>. Acesso em: 1 ago. 2014.

Festa do Bom Jesus da Lapa deve atrair 400 mil pessoas até 06 de agosto. Disponível em:<www.bomjesusdalapa.org.br/site/noticias/1-bom-jesus-da-lapa-1022-festa-do-bom-jesus-da-lapa-deve-atrair-400-mil-pessoas-ate-06-de-agosto.html>. Acesso em: 1 ago. 2014.

SERPA, A (Org.). **Espaços Culturais: Vivências, Imaginações e Representações**. Autores: Paul Claval [et al.]. Salvador: EDUFBA, 2008.

JUAZEIRO DO NORTE (CEARÁ)

Beatriz Maria Soares Pontes
UFRN

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE JUAZEIRO DO NORTE

Em 1827, o Padre Pedro Ribeiro de Carvalho construiu uma capela num local denominado Tabuleiro Grande, localizado na Estrada Real que ligava Crato à Missão Velha, à margem direita do rio Batateira.

Essa capela foi erguida em frente a um frondoso juazeiro. Esta é a origem do nome Juazeiro do Norte.

A pequena capela foi consagrada à Nossa Senhora das Dores, padroeira do município, a quem o padre doou as suas terras e 11 escravos. O povoado não teve grande desenvolvimento até que em 11 de abril de 1872, ali chegou, o Padre Cícero Romão Batista, como sucessor do Padre Pedro Ferreira de Melo.

A cidade teve, na figura do Padre Cícero Romão Batista, um marco na construção da religiosidade, da cultura do seu povo, bem como acontecimentos políticos do Cariri. Quando o sacerdote chegou, em abril de 1872, cavalcando um jumento, era apenas, um arraial com algumas poucas casas de tijolos e uma rústica capela.

Recentemente, Juazeiro comemorou a passagem dos 100 anos da sua emancipação política, como a terceira cidade do Ceará, após deixar de ser um mero povoado pertencente ao Crato. Tudo começou durante uma missa em março de 1889, quando Padre Cícero ministrava a comunhão aos fiéis. Ao colocar a hóstia na boca da beata Maria de Araújo, esta transformou-se em sangue. O fato se repetiu por diversas vezes, durante cerca de dois anos, sendo logo atribuído pelos fiéis como um milagre.

Levas de católicos passaram a visitar o povoado, em busca dos conselhos e da bênção do Padre Cícero. O vilarejo foi crescendo com a

abertura de novas ruas e a construção de casas. Tudo, no entanto, em torno da fé popular. Surgiram os pequenos negócios com melhores perspectivas e o Padre Cícero sempre aconselhando: “em cada casa um santuário e, em cada quintal, uma oficina”.

Os espaços sagrados e econômicos se entrelaçaram com o trabalho e a fé, caminhando juntos a ponto de servirem como alicerce para o desenvolvimento de Juazeiro.

Presentemente, Juazeiro do Norte é um município do Estado do Ceará. Localiza-se na Região Metropolitana do Cariri, no sul do estado, distante 491km da capital, Fortaleza, a uma altitude de 377 metros acima do nível do mar.

Ocupa uma área de 249km² e, sua população foi estimada em 01 de julho de 2019, em cerca de 274.207 habitantes, tornando-o o 3º mais populoso município do Ceará.

Devido à figura do Padre Cícero é considerado um dos três maiores centros de religiosidade popular do Brasil, juntamente, com Aparecida (SP) e Nova Trento (SC). Juazeiro é, ainda, um grande polo cultural do Brasil, sendo um dos maiores centros de artesanato e cordel do Nordeste brasileiro. A cidade tem, um dos maiores polos acadêmicos do interior nordestino e é chamada de “a metrópole do Cariri”.

Portanto, Padre Cícero foi um dos responsáveis, tempos depois, pela emancipação e independência da cidade. Por conta do chamado “milagre em Juazeiro”, a figura do sacerdote assumiu características místicas, passando a ser venerado pelo povo como um santo.

Ressalte-se que, quando ainda era uma vila pertencente ao Crato, Juazeiro, como já foi dito, portava o nome de Tabuleiro Grande, não passando de um aglomerado de casas de taipa e, algumas de tijolos, convergindo para a já referida capela dedicada à Nossa Senhora das Dores.

A vila era, portanto, um mero entreposto, servindo de ponto de apoio para aqueles que se dirigiam para o Crato. Padre Cícero criou as

Casas de Caridade, organizações tocadas por beatas e que visavam a levar educação, saúde e auxílio religioso ao povo.

As Casas de Caridade se espalharam pelo entorno de Juazeiro, estando a mais famosa delas, situada no sítio Caldeirão, sob o comando do Beato José Lourenço. Inúmeras oficinas foram criadas, com destaque, para as de produção de velas, imagens sacras e calçados. O jeito simples e carismático do Padre, contagiou a população que, cada vez mais, se entregava à religião e ao trabalho.

Quando ocorreu o já aludido acontecimento, que foi considerado milagre pela população, o Padre Cícero, muito cauteloso, solicitou à Diocese que enviasse uma Comissão para investigar o fenômeno, pedindo aos fiéis que não comentassem a respeito do mesmo. Porém, este pedido foi em vão, visto que a notícia logo se espalhou por toda a região Nordeste e, em uma rapidez extraordinária, chegou ao Sul do país.

A Comissão era formada por Marcos Rodrigues Madeira (médico do Rio de Janeiro), Ildefonso Correia Lima (médico e professor da Faculdade do Rio de Janeiro), Joaquim Secundo Chaves (farmacêutico) e diversos padres da região.

Após longos estudos, inclusive, podendo testemunhar o fenômeno da transformação por diversas vezes, a Comissão concluiu que o “fato da ordem dos observados não podem ser explicados pelo jogo natural dos agentes naturais, sendo forçado aceitar a intervenção de um agente inteligente oculto que represente a causa, o qual, no caso em questão, acredito em ser Deus” (Trecho da Carta escrita por Ildefonso Correia Lima e, reconhecida a letra em firma, pelo cartório do Crato).

Apesar da comissão provar que não existia explicação para o fenômeno, o bispo D. Joaquim enviou uma segunda Comissão liderada pelos Padres Alexandrino de Alencar e Manuel Cândido para analisar o caso. Esta comissão declarou que o fenômeno era uma farsa. Baseado no segundo relatório, D. Joaquim mandou enclausurar a beata Maria de Araújo em um convento e suspendeu as ordens sacerdotais do Padre Cícero.

Desde o início do século XX, que a chamada vila de Tabuleiro Grande buscava desvincular-se do Crato. Como argumento principal falava sobre o fato de que a Vila se tornou maior e mais importante do que a sede.

De fato, Tabuleiro Grande apresentou um crescimento surpreendente, chegando a rivalizar até mesmo com a capital Fortaleza. Movimento em prol da emancipação ganhou força em 1909, com a chegada do Padre Alencar Peixoto e de José Marrocos, que juntos, fundaram o jornal “O Rebate”, que se tornou o principal difusor do projeto.

No mesmo ano, houve uma greve geral da população, causando prejuízos à economia do Crato. Em 1910, foi organizada uma passeata pela emancipação, reunindo, aproximadamente, 15.000 pessoas. Em 22 de julho de 1911, a emancipação foi concedida, através da Lei nº 1.028. O novo município passou, então, a se chamar Juazeiro e, o Padre Cícero, foi eleito o primeiro prefeito da referida cidade.

Em 04 de outubro de 1911, Padre Cícero e outros 16 líderes políticos da região, firmaram um acordo de cooperação entre si e, apoio ao governador Antônio Pinto Nogueira Accioli. Tal evento ficou conhecido como o Pacto dos Coronéis e representou um marco na história do coronelismo brasileiro.

No ano seguinte, o então Presidente da República, Hermes da Fonseca, depôs o governador Nogueira Accioli e, nomeou, o Cel. Marcos Franco Rabelo, como interventor do Ceará. Houve eleição, apenas, para vice-governador e, Padre Cícero foi o escolhido.

Depois de assumir o posto, Franco Rabelo rompeu com o Partido Republicano Conservador (PRC) e, passou a perseguir o Padre Cícero, chegando a destituí-lo da Prefeitura de Juazeiro e a mandar um batalhão da Polícia Estadual prender o sacerdote.

Então, o médico Floro Bartolomeu (braço direito do Padre), reuniu jagunços e romeiros para proteger Padre Cícero. Em apenas uma semana, os romeiros cavaram um valado de 9 km de extensão, cercando toda a

cidade e, em seguida, ergueram uma muralha de pedra na colina do Horto. A fortificação recebeu o nome de “Círculo da Mãe de Deus”. O batalhão ao ver que seria impossível romper o círculo, recuou e pediu reforços.

Um contingente muito maior foi enviado à Juazeiro, levando consigo um canhão para derrubar a muralha que protegia a cidade, porém, o canhão falhou e os romeiros armados, apenas, com algumas espingardas, facas, foices e muita fé, venceram os invasores.

O canhão foi tomado e está exposto, até hoje, no “Memorial Padre Cícero”. Floro Bartolomeu conseguiu, então, o apoio do Presidente Hermes da Fonseca e do Senador Pinheiro Machado, partindo para Fortaleza com o propósito de derrubar o governador.

No caminho, os romeiros tomaram o poder no Crato, Barbalha, Estação Afonso Pena (próxima à Iguatu), Messejana, Maracanaú e Maranguape, fechando todas as entradas da capital, enquanto uma esquadrilha da Marinha de Guerra, capitaneada pelo Cruzador Barroso, impôs um bloqueio marítimo à cidade.

Franco Rabelo foi deposto e, eleições foram convocadas e, Benjamim Liberato Barroso foi eleito governador e Padre Cícero, mais uma vez, eleito vice. Vitoriosos, os romeiros retornaram desarmados, desocupando as cidades tomadas, durante a sedição.

Em 1925, a Coluna Prestes que percorria o interior do Brasil, por aí passou. O Governo Federal, neste período, montava diversos grupos armados, com a finalidade de combater o bando.

Na região, o encarregado de organizar a milícia foi o médico Floro Bartolomeu que criou o chamado Batalhão Patriótico. Para fortalecer o grupo, Floro teve uma ideia inusitada: convidou o temido cangaceiro Lampião para integrar o Batalhão Patriótico. Com argumentos, o caudilho usou o nome do Padre Cícero e ofertou a anistia ao bando de Lampião.

Em 1926, Lampião chegou a Juazeiro acompanhado de 49 homens, com o intuito de servir ao Batalhão Patriótico. Ao contrário do que os

cangaceiros achavam, Padre Cícero, somente, ficou sabendo do acordo, alguns dias antes da chegada do bando à Juazeiro.

Em outra versão, defendida pelo historiador Billy James Chandler, o convite teria sido feito pelo próprio sacerdote. Como Floro Bartolomeu estava no Rio de Janeiro, em tratamento médico, o General das Forças Juazeirenses, Pedro de Albuquerque Uchôa, foi o encarregado de conceder a patente de Capitão ao cangaceiro.

Ao encontrar Lampião e seu bando, Padre Cícero, recomendou que abandonassem o cangaço e que passassem a respeitar as leis. Uma de suas frases mais conhecidas foi proferida neste encontro: “Quem matou, não mate mais, quem roubou, não roube mais”.

Os cangaceiros deixaram Juazeiro sem receber a anistia prometida e sem nunca enfrentar a Coluna Prestes. Atualmente, Juazeiro do Norte exerce forte influência sobre todo o sul do Ceará, sendo um importante centro de compras e serviços regionais. Todo este desenvolvimento resultou em uma grande integração com os municípios vizinhos do Crato e Barbalha.

Com exceção da Serra do Horto e de uma depressão entre os bairros Timbaúbas e Limoeiro, o relevo da área onde se situa a cidade é regular. Assim sendo, a cidade de Juazeiro está localizada em um vale encravado na Chapada do Araripe. (BARBOSA, 2004; BARRETO, 2002; BERGER, 1985; BONNEMAISON, 2002; CORRÊA, 2004; DELLA CAVA, 1977; MATIAS, 2007; NOBRE, 2011; SOUZA, 2006; TAVARES NEVES, 1997).

QUESTÕES RECENTES QUE ENVOLVEM A CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE

PROBLEMAS SOCIOAMBIENTAIS E DE SANEAMENTO BÁSICO

No que concerne aos problemas socioambientais de Juazeiro do Norte, observou-se que, somente, 52,2% dos domicílios possuem esgotamento

sanitário. O restante encaminha seus resíduos para fossas, ruas ou até mesmo, para os rios da cidade. Em virtude disso, os dois rios que banham Juazeiro, Salgadinho e Carás, apresentam elevado grau de poluição.

O abastecimento de água atinge 97,6% das residências e, é garantido por poços profundos, localizados no Parque Ecológico e pelos açudes Padre Cícero e Manuel Balbino.

A Serra do Horto, onde se localiza a estátua do Padre Cícero, está bastante degradada, em virtude do desmatamento e de construções irregulares, no entorno da estrada que dá acesso à estátua.

Existe um número considerável de favelas, algumas delas, ocupando áreas de risco como, por exemplo, a Boca das Cobras, à beira do rio Salgadinho e, a Favela do Horto, localizada na Serra do mesmo nome.

Não existe uma política clara com relação ao Plano Diretor, voltado a ações estratégicas e planejadas de crescimento. Há uma valorização das áreas, em direção aos municípios em conurbação, em detrimento de outras áreas de natureza, predominantemente, rural, sem acesso asfaltado e sem maiores perspectivas de crescimento econômico, a exemplo do Distrito de Marrocos.

INFRAESTRUTURA URBANA

Juazeiro do Norte enfrenta problemas importantes de infraestrutura, resultantes do rápido crescimento urbano, não acompanhado pela implementação de melhorias na mesma velocidade. Tem-se como consequências, a diminuição da competitividade com outros centros. Algumas áreas da cidade estão propensas a inundações, como os bairros Timbaúbas, Limoeiro, Pio XII, Planalto e Pirajá.

ECONOMIA URBANA E RURAL E QUESTÕES FUNDIÁRIAS

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Juazeiro possui um PIB de R\$ 4.185,791 mil, IBGE/2016. Com a crescente formalização da economia, a cidade deu um salto nos últimos dois anos, sendo a 4ª maior economia do Ceará, atrás apenas, de Fortaleza, Maracanaú e Caucaia.

Em Juazeiro do Norte, não há a presença de grandes propriedades rurais. Sua taxa de urbanização é de mais de 95% e, cerca de 30% do seu território, corresponde à área urbana.

Apesar disto, suas terras são férteis e se aproveitam da irrigação do rio Carás, perenizado a partir do Açude Thomás Osterne, em Crato e o rio Salgadinho. Deste último, pouco se aproveita, pois, grandes parcelas das águas dos esgotos são drenadas para seu interior. Conta com vários minifúndios, destacando-se um grande número de chácaras com árvores frutíferas ao redor da cidade, tendo estas, uma exploração econômica secundária, sendo o interesse predominante nestes imóveis, o lazer e a atividade residencial. A piscicultura é uma atividade encontrada no Açude Manuel Balbino.

O Setor Secundário corresponde a 29,84% do PIB local. Existe uma política de atração de investimentos, formando parcerias entre estado, município e empresários e, vários benefícios são concedidos, como doação de terrenos, preferencialmente, no Distrito Industrial – localizado próximo às divisas com os municípios de Crato e Barbalha e, no mini Distrito Industrial - localizado no Bairro Campo Alegre, como também, os incentivos fiscais. Destacam-se os seguintes ramos industriais:

- Têxtil: Dezenas de empresas desse ramo se instalaram na cidade, nos últimos anos e, já ocupam boa parte do mercado regional;

- **Foleados:** Produz joias e semijoias de alta qualidade que são exportadas. Uma empresa local utiliza mão de obra carcerária em sua produção; os internos da Penitenciária Industrial Regional do Cariri (PIRC), fabricam as joias e, para cada 3 dias de trabalho, há uma redução de 1 dia da pena;
- **Artesanato:** Existem muitos artesãos que comercializam os seus produtos, inclusive, para o exterior. Destacando-se o Centro de Arte Mestre Noza. Encontra-se em fase de construção a Ceart Cariri, que irá permitir um maior incremento neste setor;
- **Bebidas:** Existe uma única empresa de bebidas na cidade, o Grupo São Geraldo, porém, os seus refrigerantes e sua água mineral são bastante apreciadas na região;
- **Máquinas de Costura:** Juazeiro possuiu uma fábrica da empresa Singer, desde 1997, a qual encerrou as suas atividades, em abril de 2019;
- **Construção Civil:** Impulsionado pelo desenvolvimento como polo universitário, a especulação imobiliária exerceu forte pressão neste segmento, promovendo lançamentos de condomínios horizontais e verticais;
- **Metalurgia:** Algumas indústrias metalúrgicas encontram-se instaladas na cidade com produção, predominantemente, voltada para abastecer a construção civil.

O Setor Terciário é o principal da economia juazeirense, respondendo por 80% do PIB municipal (dados do IPECE). Os principais pontos comerciais são: o centro da cidade, Cariri Shopping, Juazeiro Open Mall, Bairro Pirajá e Bairro Pio XII.

Encontra-se em construção, o Juazeiro Shopping Center, que permitirá um maior desenvolvimento comercial na região Leste da cidade, mais precisamente, nas confluências dos bairros Novo Juazeiro, Tiradentes e Limoeiro. Destaca-se tanto no varejo, quanto no atacado, atraindo compradores de municípios e estados vizinhos, devido à sua condição de centro regional.

Grandes grupos varejistas nacionais e internacionais já se instalaram ou fazem estudos prospectivos para a instalação de unidades em vários formatos na cidade. O Atacadão, pertencente ao Grupo Carrefour, foi um dos pioneiros, seguidos pelo Walmart que inaugurou duas lojas, uma em formato de hipermercado, com a bandeira Bompreço e, outra, no formato de atacarejo, com a bandeira Maxxi. O Grupo Pão de Açúcar esquentou a concorrência com a sua unidade; o Assaí, localizado próximo aos concorrentes e, Casas Bahia e, ainda, prospectiva a abertura de lojas com a bandeira Pão de Açúcar.

Este desenvolvimento é acompanhado pela rede bancária local, que conta com agência dos principais bancos no centro, em outros bairros, com destaque para o corredor bancário em formação, na Av. Ailton Gomes, no Bairro Pirajá, que conta com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal. Os Bancos Itaú, Santander, Sicred e Banco do Brasil (no Cariri Shopping) possuem agências na Av. Padre Cícero.

TURISMO DE JUAZEIRO DO NORTE

Naturalmente, o ramo que se destaca é o do turismo religioso, porém, há um plano integrado de turismo entre várias cidades da região do Cariri, destacando-se, também, os fósseis, as belezas naturais da Chapada do Araripe, a cultura e a História do Cariri.

Juazeiro, por ser a maior cidade da região e, ter a melhor infraestrutura, é a preferida dos turistas como base. Um dado que comprova

o crescimento do turismo na região é o fato de que o Aeroporto Regional do Cariri, situado em Juazeiro, obteve o maior crescimento percentual do Brasil, em 2006.

EXPANSÃO URBANA DE JUAZEIRO DO NORTE

No que concerne à expansão urbana, ressalta-se que, durante muitos anos, a cidade de Juazeiro do Norte investiu num modelo de desenvolvimento compartilhado e integrado com as vizinhas Crato e Barbalha. O resultado colhido são duas avenidas: Padre Cícero e Leão Sampaio, que se apoderaram como eixo do desenvolvimento regional, fazendo perder a noção dos limites entre as três cidades, através da conurbação.

Paralelo a isso, pouco foi o crescimento dos Distritos do Marrocos e Padre Cícero. O primeiro, ocupa boa porção do território do município de Juazeiro do Norte e, vive da promessa do asfaltamento de uma estrada vicinal, de jurisdição municipal. O segundo, tem o seu acesso pela Rodovia CE-060, mas, parou no tempo, se comparando ao pujante desenvolvimento vivenciado por outras partes do município e vizinhos.

A identificação dos espaços e população ansiosa por uma chance de desenvolvimento são notórios, todavia, permanecem esquecidos. A sede da UFCA localiza-se em área limítrofe entre os municípios de Juazeiro do Norte e Barbalha (prédios em Juazeiro e, estacionamento em Barbalha, porém, só houve investimentos de infraestrutura por parte de Juazeiro).

A Avenida Tenente Coelho poderia ter sido concebida em direção à Vila São Gonçalo, com este benefício, diversos loteamentos em suas margens, trariam desenvolvimento, cabendo ao poder público capitanear recursos e investimentos como auxílio suplementar.

Assim, convênios para a construção de condomínios do Minha Casa Minha Vida, doação de terrenos para indústrias e outras empresas, a criação de um *Outlet*, a exemplo do *Off Outlet Fashion*, Fortaleza em

Caucaia – CE (fora da cidade), dentre muitos outros (Porto Seco, Centro Logístico, Novo Estádio, etc.), permitiriam trazer o progresso para as partes mais carentes do município de Juazeiro do Norte.

Juazeiro do Norte, apesar de ser considerado a locomotiva a carregar diversos vagões, nunca incluiu Marrocos e Padre Cícero nesta viagem rumo ao progresso.

MALHA VIÁRIA: RODOVIAS DE JUAZEIRO DO NORTE

No que diz respeito à malha viária, pode-se destacar a Rodovia CE-060, no município de Juazeiro do Norte, dividindo-se em:

- Rodovia Padre Cícero: Pista simples de acesso ao norte de Juazeiro do Norte; inicia-se na altura do Bairro Três Marias, mais precisamente, na confluência com a Av. do Contorno, que faz parte do projeto do Anel Viário local. O acesso ao Centro da cidade se verifica por duas vias paralelas de tráfego, em sentidos contrários, formando um binário nas proximidades do Centro de Apoio aos Romeiros. Constitui-se no principal acesso à Fortaleza, via Caririaçu;
- Rodovia Leandro Bezerra de Menezes: Também conhecida como Anel Viário ou Avenida do Contorno; trata-se de uma moderna via em pista dupla, com ciclovias e passeios laterais que liga, as Rodovias Padre Cícero à Leão Sampaio, contornando o perímetro urbano à oeste;
- Rodovia Leão Sampaio: Pista duplicada ao sul de Juazeiro do Norte, iniciando-se no cruzamento com a Avenida Maria Letícia Pereira, ligando-se ao Município de Barbalha.

A Rodovia CE-292, divide-se em:

- Avenida Padre Cícero: Rodovia duplicada que dá acesso ao Crato à oeste, a partir da confluência dos acessos a duas cidades vizinhas - Crato e Barbalha;
- Rodovia Aeroporto - Missão Velha: Liga a cidade, a partir do Aeroporto Regional do Cariri, em direção ao entroncamento com a CE-293, no Município de Missão Velha, numa extensão de 11,5 km. Encontra-se ativa desde 2018.

Ao longo das rodovias de acesso à Crato e Barbalha, há um acentuado crescimento urbanístico e populacional, formando a conurbação conhecida como Crajubar. Ambas as rodovias, contam com projetos, parcialmente, executados de ligação direta e rápida, tanto no sentido Leste-Oeste, como no sentido Norte-Sul, que permitiram um deslocamento seguro para pedestres, evitando que o tráfego rodoviário se utilize da malha viária local, em geral, estreita.

A Rodovia CE-516 (anteriormente denominada CE-060), tem um trajeto de, aproximadamente, 3.900 metros, sendo criada pelo Decreto nº 32.527, do dia 20 de fevereiro de 2018.

Totalmente localizada em Juazeiro do Norte, liga a confluência de Rodovias conhecida como Triângulo Crajubar, até o futuro entroncamento com a CE-060, nas proximidades da Av. Maria Letícia Pereira. Denominava-se, anteriormente, de CE-060, tendo sido mudado, em razão da construção do Anel Viário de Juazeiro do Norte, que passou a ser denominado de CE-060, ou Rodovia Leandro Bezerra de Menezes. A nova e curta rodovia é o principal acesso ao Sul da cidade de Juazeiro do Norte. Seu trajeto é totalmente urbano, cruzando os bairros Triângulo e Lagoa Seca.

A Rodovia CE-517, completa os investimentos na malha viária sob jurisdição da esfera estadual, ligando o monumento do Padre Cícero,

na Colina do Horto, a CE-060, trecho Juazeiro do Norte – Caririaçu, nas proximidades da Vila Pelo Sinal, possuindo 3,56km de extensão, em pista simples, em um trajeto sinuoso, com várias curvas, estando totalmente, localizada no município de Juazeiro do Norte, sendo, também, conhecida como Avenida Padre Jesus Flor.

TRANSPORTES DE JUAZEIRO DO NORTE

Apesar de ser uma cidade de médio porte, Juazeiro apresenta um transporte caótico no Centro. Durante o horário comercial é comum que se formem engarrafamentos e, falem vagas para estacionar os veículos, isso porque, as ruas estreitas não comportam o fluxo de automóveis.

A região central possui ruas antigas e estreitas, sem planejamento, para comportar o intenso tráfego de veículos de todos os portes, carecendo de projetos de alargamento e abertura de ruas adequadas.

Há algumas avenidas em bairros mais recentes, que permitiram o cuidado através de planejamento prévio, merecendo destaque: a Avenida Ailton Gomes, Avenida Castelo Branco, Avenida Maria Letícia Pereira, Avenida Tenente Raimundo Coelho, Avenida Padre Nestor, Avenida Manuel Coelho, Avenida Plácido Aderaldo Castelo, Avenida Humberto Bezerra, Avenida Vigário Távora, Avenida José Bezerra e Avenida Paulo Maia.

A situação se complica em época de romaria, quando milhares de romeiros visitam a cidade e as ruas são tomadas por caminhões pau de arara. Muitos comerciantes instalam barracas nas ruas e calçadas da cidade para atender os romeiros, dificultando, ainda mais, o tráfego.

A Prefeitura implantou, através da Lei Municipal de Nº 3749-2010, a Zona Azul, que facilita o estacionamento de veículos em vias públicas do Centro.

A redistribuição do fluxo de veículos com a retirada de grande parte dos veículos do Centro, conta com um projeto já, parcialmente, executado. Trata-se do Anel Viário de Juazeiro do Norte.

O Anel Viário de Juazeiro do Norte é formado pela Avenida do Contorno (já concluída), que liga a CE-060 na altura da saída para a cidade de Caririaçu, mais precisamente, no Bairro Três Marias, à CE-292, na altura da divisa dos municípios de Crato e Juazeiro do Norte, no Bairro São José, num total de 8,6 km.

A 4ª etapa do Projeto (em obras), tem um percurso de 6,84 km e, permitirá a interligação da Avenida do Contorno, passando pelo entroncamento com a CE-292, com acesso à cidade do Crato, até o cruzamento com a CE-060, com acesso à cidade de Barbalha, que após sua conclusão, beneficiará, diretamente, o tráfego de veículos entre as três cidades (Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha), servindo como opção à atual Avenida Padre Cícero, que possui diversos sinais de trânsito. Também facilitará o acesso ao Distrito Industrial do Cariri e Bairros: São José, Frei Damião, Jardim Gonzaga e Lagoa Seca.

As demais etapas (ainda, apenas, em projeto) deverão contemplar os bairros: Cidade Universitária, Campo Alegre, Betolândia e Aeroporto.

Outras Rodovias Estaduais carecem de execução de projetos como a CE-385, que tem projeto de se estender à Leste da Zona Urbana de Juazeiro do Norte, com potencial em constituir importante acesso ao Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes, tanto a partir da CE-060, ao norte, quanto da CE-293, ao Sul.

O Distrito Industrial possui um acesso asfaltado, a partir do trecho Sul da CE-060 e, o Distrito do Marrocos tem projeto de asfaltamento de estrada vicinal, ligando-o à sede do município, já executado, até o Sítio Junco, com recente protocolo assinado para pavimentação asfáltica até o Sítio Amaro Coelho.

Apesar de autorizado desde 2014, recentemente, um conjunto de rodovias estaduais superpostas à BR-122 (liga a cidade de Chorozinho-CE a Montes Claros-MG), passa por um processo de transição para a jurisdição do DNTT, no trecho Ocara-Juazeiro do Norte. Mesmo com esta conquista,

o trecho planejado entre Caririáçu à Várzea Alegre, ainda, não tem previsão de execução, não tendo todo seu potencial de vetor de crescimento local desenvolvido e, conseqüentemente, aproveitado.

Em 23 de setembro de 1953, foi sancionada a Lei Municipal de Doação dos Terrenos do Município para a União. A inauguração do Aeroporto ocorreu em, aproximadamente, um ano, em 15 de setembro de 1954, data do Feriado Municipal da Padroeira da Cidade de Juazeiro do Norte/CE – Nossa Senhora das Dores –, que na época, foi denominado de Aeroporto Regional do Cariri.

O Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes (JDO no Código IATA), é administrado pela Infraero, desde o dia 14 de março de 2002. Possui uma capacidade operacional de 800.000 passageiros por ano.

Em 2012, recebeu o movimento de 451.087 passageiros, superando várias cidades com população maior que Juazeiro do Norte, do mesmo porte. O movimento de cargas, também, possui um número expressivo para o porte da cidade: 1.210.870 t de carga. O Aeroporto de Juazeiro do Norte atende às regiões Centro-Sul do Ceará, Noroeste de Pernambuco e Sertão da Paraíba, representando um dos principais instrumentos para o desenvolvimento econômico da região.

O Aeroporto se caracteriza como um dos maiores e mais atuantes do interior nordestino e, atende, durante todo o ano, o mais variado público, devido às muitas potencialidades da Região Metropolitana do Cariri, destacando-se os turismos religiosos, de negócios, de cultura, belezas naturais, tesouros paleontológicos da Chapada do Araripe e Instituições de Ensino Superior. Duas empresas aéreas operam no Orlando Bezerra: Azul Linhas Aéreas e GOL Linhas Aéreas. Os destinos e embarques que o Aeroporto recebe são: São Paulo (GRU), Fortaleza, Recife, Brasília e Petrolina.

O Metrô do Cariri, um veículo leve sobre trilhos (VLT), faz o transporte de passageiros entre Juazeiro do Norte e Crato. A obra é fruto de

uma parceria entre o Governo Estadual e as Prefeituras dos dois municípios. São 13,6 km de extensão da linha e 9 estações: Fátima, Juazeiro, São Pedro, Teatro, Antônio Vieira, São José, Muriti, Padre Cícero e Crato.

O projeto teve um investimento de R\$ 25.190.720,90 em recursos próprios do Estado. São duas composições com tração a diesel hidráulico mecânico, formado por dois carros equipados com ar condicionado, com passagem tipo gangway e capacidade de transporte de 330 passageiros por composição. A velocidade máxima atingida pelo VLT é de 60 km/h.

O Terminal Rodoviário Interestadual, localizado no bairro Triângulo, conta com diversas empresas de nível regional e nacional, com embarques diários para vários destinos do país. Tem uma arquitetura moderna, tendo sido sua administração terceirizada, no final de 2008.

SEGURANÇA DE JUAZEIRO DO NORTE

O Ceará possui, apenas, duas unidades permanentes da Polícia Federal, no interior do Estado: um posto avançado em Sobral e uma Delegacia em Juazeiro do Norte. A cidade é sede do 2º Batalhão de Polícia Militar do Estado do Ceará, que agrupa o Pelotão de Policiamento do Meio Ambiente e a Companhia de Policiamento Rodoviário.

O Governo do Estado implantou em 29 de junho de 2009, em Juazeiro do Norte, o Programa Ronda do Quarteirão, onde, no máximo, a cada três km² uma equipe de policiais se reveza, ininterruptamente, sendo acionados por telefone celular, uma mistura de policiamento ostensivo com apoio comunitário.

Este mesmo modelo, também, é adotado nos municípios vizinhos de Crato e Barbalha, tendo, portanto, cobertura estendida a todo Crajubar.

Abriga, ainda, o Comando do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Ceará, que possui três secções, sendo 2 em Juazeiro do Norte, uma delas localizada no Aeroporto Orlando Bezerra

de Menezes. A Polícia Civil possui duas Delegacias em Juazeiro do Norte, sendo uma regional e uma especializada (a Delegacia da Mulher). O Instituto Médico Legal (IML), é mais um órgão de apoio à Polícia Técnica na cidade e na região.

A Penitenciária Industrial Regional do Cariri (PIRC), localizada em Juazeiro, é uma unidade-modelo, voltada para a ressocialização de seus detentos, possuindo atividades de educação e profissionalização, contando com uma indústria de joias e semijoias, em suas dependências, onde os detentos trabalham, o que diminui sua pena, em 1 dia a cada 3 dias trabalhados. Há uma Cadeia Pública destinada a abrigar presos que ainda aguardam julgamento. Encontra-se em construção um presídio feminino.

Há, ainda, o Tiro de Guerra 10-005, integrante da 10ª Região Militar, sediada em Fortaleza.

Juazeiro do Norte faz parte da Rede de Cidades integrantes do Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania (PRONASCT), desenvolvido em conjunto com a Secretaria da Segurança Pública e Cidadania de Juazeiro do Norte e a Guarda Civil Municipal.

COMUNICAÇÕES E CULTURA DE JUAZEIRO DO NORTE

O município de Juazeiro conta com uma emissora de caráter educativo, a TV Verde Vale; e desde 01 de outubro de 2009, com a TV Verdes Mares Cariri, emissora comercial, pertencente ao Sistema Verdes Mares de Comunicação e afiliada à Rede Globo, além de retransmissoras das principais emissoras de Fortaleza.

A cidade possui 9 emissoras de rádio, sendo 7 FM's – Rádio Tempo FM 101,5 MHZ, Rádio Vale FM 99,9 MHZ, Rádio Juazeiro FM 105,9 MHZ, Rádio Salesiana Padre Cícero FM 104,9 MHZ, FM Progresso 97,9 MHZ, Lembranças FM 100,8 MHZ e FM Gospel 103,7 MHZ. Duas AM's – Rádio Iracema do Cariri AM 850 kHz e Rádio Verde Vale AM 570 kHz.

A Imprensa escrita local conta com o Jornal do Cariri, a Gazeta de Notícias e a Folha da Manhã. Entretanto, a liderança neste segmento é dividida pelos Jornais O Povo e Diário do Nordeste, ambos de Fortaleza.

Juazeiro é uma cidade de grande efervescência cultural. Pesquisa feita pela UFRJ, em todo o país e, divulgada em março de 2009, constatou que a cidade de Juazeiro do Norte é a maior em população envolvida em atividades culturais.

Esse caldeirão de cultura, tem registrado junto à Secretaria de Cultura do Estado, 72 grupos de cultura popular. Existem vários grupos folclóricos de reisado maneiro-pau e malhação de Judas, entre outros. A Literatura de Cordel e a xilografia, também, são bastante difundidas, especialmente, em função da Academia de Cordelistas de Juazeiro do Norte e a Editora Lira Nordestina da Universidade Regional do Cariri.

Na música, o forró sobressai como ritmo predominante, destacando-se Alcymar Monteiro, Luiz Fidélis e Santanna, músicos juazeirenses consagrados em todo o Nordeste do Brasil. Em 2001, Alcymar Monteiro, na época Secretário de Cultura, criou o Juaforró, uma festa junina que, hoje, está entre as maiores do gênero.

O Repente é muito popular, especialmente, em época de romaria, ocasião em que os violeiros saem pelas ruas fazendo versos e desafios de rimas. Outros ritmos conquistaram espaço em Juazeiro, como é o caso do rock, axé e música eletrônica, existindo várias bandas independentes. As escolas públicas de Juazeiro mantêm a tradição das fanfarras, sendo que nas comemorações da independência do Brasil, elas desfilam pela cidade. Outra tradição mantida é a da rabeca, instrumento arcaico semelhante ao violino, havendo, inclusive, uma orquestra de rabecas em Juazeiro.

A fotografia é uma das artes que, também, tem destaque. Há evidências para temas ligados à cultura e à religiosidade. Destacam-se fotógrafos como Tiago Santana que, publicou o livro “Benditos”, Dada Petrole, que teve o livro “Moderatrix Cariri”, premiado em segundo melhor

trabalho do ano, da University of Applied Science –Design (Fachhochschule Münster FB Design) e concurso ADC 2007, como o único projeto de categoria “Fotografia e Concepção”, prêmio Oscar do Design na Europa.

O artesanato é um dos maiores expoentes culturais do município, tendo, inclusive, grande participação na economia de Juazeiro. O Centro Cultural Mestre Noza abriga um vasto acervo de peças artesanais.

O Teatro se desenvolveu bastante, a partir do final dos anos 90. Até então, não existia nenhum teatro, porém, atualmente, eles são três. Além disso, os grupos teatrais se proliferaram.

A dança é, extremamente, representada pela cultura popular dos reisados, bandas cabaçais e lapinhas. Desde 2006, Alysson Amâncio Companhia de Dança, desenvolveu um trabalho de dança contemporânea. Com a criação da Associação Dança Cariri, várias ações foram iniciadas para pesquisa e produção da dança cênica, ganhando editais estaduais e nacionais como o Prêmio Clauss Vianna 2008 e 2009.

Juazeiro também conta com a melhor escola de ballet da região, o Ballet Rocha, o qual iniciou as suas atividades em 2006 e, desde então, vem realizando trabalhos com competência, visando a dança clássica. O Ballet Rocha, também, conta com um espaço estruturado e com profissionais qualificados. Ao final de cada ano, o Ballet Rocha apresenta espetáculos encantando o público com a graciosidade e a leveza que o Ballet proporciona.

A religiosidade popular é marcante. Milhões de romeiros se dirigem a Juazeiro para orar e para pagar promessas. Para se ter uma ideia da importância da religião para o município, todos os museus da cidade são de cunho religioso e, existem ainda, várias casas de milagres (locais onde os fiéis depositam peças representativas de milagres que acreditam ter alcançado).

Na Colina do Horto, ponto mais alto de Juazeiro, foi erguida uma estátua do Padre Cícero, com 27 metros de altura, a quarta maior do mundo. Ainda no Horto, está o Museu Vivo do Padre Cícero, com réplicas em cera

de personalidades do município, como Maria de Araújo, José Marrocos, Floro Bartolomeu, Aureliano Pereira e o próprio Padre Cícero.

Joaquim Rodrigues dos Santos, mais conhecido pela alcunha de “Seu Lunga”, é um comerciante que faz parte da cultura popular de Juazeiro, devido às diversas anedotas e cordéis associados ao seu temperamento. “Seu Lunga” faleceu em 22 de novembro de 2014, aos 87 anos de idade.

No que tange à arquitetura e ao urbanismo, deve-se ressaltar que Juazeiro cresceu de forma desordenada devido ao progresso rápido, em especial, o Centro da cidade, que passou por rápidas transformações, sendo poucos os prédios antigos preservados. A arquitetura antiga ainda conta com a antiga Estação Ferroviária, localizada na Praça dos Ourives; a coluna da Hora, destaque central da Praça Padre Cícero; o Casarão da Família Bezerra de Menezes e dois casarões pertencentes ao Padre Cícero, onde, atualmente, funcionam museus dedicados ao sacerdote.

A arquitetura moderna conta com um rápido processo de verticalização. O urbanismo é limitado nas áreas já ocupadas, mas, algumas ruas, ao longo dos últimos anos, foram alargadas. Os bairros mais distantes e planejados, recentemente, contam com avenidas largas, ainda em desenvolvimento.

O Parque Ecológico das Timbaúbas faz parte deste contexto urbanístico com a preservação ambiental em perímetro urbano, numa área detentora de importante manancial hídrico, porém, poluído por falta de uma boa rede de esgotos. Tal área é conhecida como Várzea das Timbaúbas, mas, seu espaço preserva, apenas, pequena parte da área total desta várzea.

No que concerne aos pontos culturais, podem ser lembrados os seguintes:

- Centros Culturais: Mantidos pelo Banco do Nordeste, possui teatro, centro de exposições e biblioteca. Realiza, diariamente, apresentações teatrais e músicas, além de

exposições de artes plásticas, fotos e peças artesanais.

- Centro Cultural Mestre Noza: Localizado no prédio da antiga Cadeia Pública, abriga artesãos e promove exposição permanente de suas obras.
- No que concerne aos museus, destacam-se:
- Memorial Padre Cícero: Recria a história de Juazeiro, reunindo fotos, documentos e objetos históricos. No memorial, estão panos usados para enxugar o sangue derramado no suposto milagre da hóstia e o canhão tomado na Sedição de Juazeiro;
- Museu Vivo do Padre Cícero: Misto de museu e casa de milagres, apresenta esculturas em cera de personalidades do município e peças depositadas por romeiros como representação de milagres. No acervo, destacam-se uma camisa da seleção brasileira de futebol, assinada por Djalminha e, uma camisa do Clube de Regatas Flamengo, assinada pelo diretor de futebol da equipe;
- Museu Padre Cícero: Localizado na casa onde o sacerdote viveu, o museu reúne seus objetos pessoais;
- Museu Monsenhor Murilo: localizado na Rua Padre Cícero, o museu está localizado em sua própria casa, onde morou por muitos anos.

No que tange aos teatros, são observados os seguintes:

- Teatro Marquise Branca: Inaugurado em 2001, localiza-se em um dos prédios mais antigos de Juazeiro, que estava abandonado há anos.

No que diz respeito às trilhas, atestam-se as seguintes:

- Pedra do Santo Sepulcro: O Santo Sepulcro é um lugar onde o Padre Cícero ia para meditar e rezar. O acesso ao local não é muito fácil, mas, atrai muita gente em busca de reza e passagem pelas brechas das características pedras existentes ali. O Santo Sepulcro fica localizado na Colina do Horto, a alguns quilômetros da estátua do Padre Cícero.

Quanto ao esporte, Juazeiro possui quatro clubes profissionais de futebol: o Icasa, o Guarani de Juazeiro, o Juazeiro e o Campo Grande. O duelo entre as duas principais equipes da cidade é conhecido no Ceará, como Derby Juazeirense e, é o maior clássico do interior do Estado.

O estádio municipal Mauro Sampaio, o Romeirão, é o local onde os quatro clubes mandam seus jogos. O Centro de Treinamento do Icasa é o Praxedão, um estádio menor, localizado em um bairro nobre da cidade.

Atualmente, a sede do Icasa já oferece à jovens do município, uma escolinha de futebol, promovendo os estudos, além da prática do esporte. O Guarani de Juazeiro, também, conta com um Centro de Treinamento que se localiza no bairro Monsenhor Murilo.

Sites:(<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/juazeiro-do-norte/panorama>; <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?t=pib-por-municipio&c=2307304>>; https://www.achetudoeregiao.com.br/ce/juazeiro_do_norte/localizacao.htm>; <http://www.falaturista.com.br/blog/>>; <https://www.juazeironorte.ce.gov.br/>; <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/juazeiro-do-norte/panorama>; <https://www.usinadeletras.com.br/exibelotexto.php?cod=13287&cat=Artigos&vinda=S>; http://www.padrecicero.com/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=10limitstart=1; <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/2.804/f>

im-da-guerra-santa-1.673779; <http://www.padrecicerocomindex=article&id=9&itemid=10limitstart=11>; <http://www.ceara.gov.br/ceara/municipios-cearenses/detalhamento/municipios-letra-j#munic-pio-juazeiro-do>; http://intsrv023.ceara.gov.br/pls/portal/PORTAL_wvw_media.show?p_id=626723&p_settingssetid=465656&p_settingssiteid=213&p_siteid=213&p_type=basetext&p_textid=626724; http://www.infraero.gov.br/aero_prev_movi.php?ai=59&phpsessid=7d9vooupctm83gdg6r805dsrs5; <http://www.ceara.gov.br/noticias/metro-do-cariri-comeca-a-funcionar>; <http://www.fashionbubbles.com/historia-da-moda/moderatrix-cariri-uma-fotografia-de-moda-com-carater-documental/>; https://pt.wikipedia.org/wiki/Juazeiro_do_Norte).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1827, o Padre Pedro Ribeiro de Carvalho construiu uma capela num local denominado Tabuleiro Grande, localizado na Estrada Real, que ligava Crato à Missão Velha, à margem direita do rio Batateira.

Essa capela foi erguida em frente a um frondoso juazeiro. Esta é a origem do nome Juazeiro do Norte.

O povoado não teve grande desenvolvimento até que em 11 de abril de 1872, ali chegou, o Padre Cícero Romão Batista, como sucessor do Padre Pedro Ferreira de Melo.

A cidade teve, na figura do Padre Cícero Romão Batista, um marco na construção da religiosidade, da cultura do seu povo, bem como acontecimentos políticos do Cariri.

Recentemente, Juazeiro comemorou a passagem dos 100 anos da sua emancipação política, como a terceira cidade do Ceará, após deixar de ser um mero povoado pertencente ao Crato.

Presentemente, nota-se um significativo desenvolvimento no que já é denominada a Região Metropolitana do Cariri, sendo a sede representada por Juazeiro do Norte, além de outras duas cidades componentes da Região Metropolitana: Crato e Barbalha.

Para se ter muito claro o ritmo do desenvolvimento, faz-se mister o estudo em setores, da dinâmica urbano regional desta Região Metropolitana, liderada por Juazeiro do Norte. Os aspectos mais expressivos são os seguintes: problemas socioambientais e de saneamento básico; infraestrutura urbana; economia urbana e rural e questões fundiárias; turismo; expansão urbana; malha viária: rodovias; transportes; segurança; comunicações e cultura.

Conforme já foi visto, no caso de Bom Jesus da Lapa, a primeira etapa que se remete ao processo histórico alusivo à edificação da cidade, sempre conta com um tempo mais lento. Por outro lado, tendo em vista o enorme afluxo de religiosos, peregrinos e romeiros, buscando a cidade de Juazeiro do Norte, foram necessárias grandes intervenções urbanas e rurais modernas, as quais foram levadas a termo, em tempo mais célere.

Portanto, é notório, em se tratando de estudos de Geografia Urbana Histórica, quando contempla cidades histórico-religiosas, o flagrante contraste que existe entre o tempo que se refere ao processo histórico propriamente dito da cidade e, os tempos modernos que edificaram expressivo suporte para receber o grande afluxo de pessoas religiosas que buscam em Juazeiro do Norte a paz, a oração e a ampliação da sua fé religiosa.

REFERÊNCIAS

Aeroporto de Juazeiro do Norte. **INFRAERO**. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/aero_prev_movi.php?ai=59&phpsessid=7d9vooupctm83gdg6r805dsrs5>. Acesso em: s/d.

Atlas do Desenvolvimento Humano. **Ranking IDH-M Ceará**. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). 2010. Disponível em: <<http://atlasbrasil.org.br/2013/ranking>>. Acesso em: 9 set. de 2013.

BARBOSA, G. M. **Relíquia: O Mistério do Sangue das Hóstias de Juazeiro do Norte**. Juazeiro do Norte: Gráfica e Editora Royal, 2004.

BARRETO, M. S. **Padre Cícero**. São Paulo: Edições Loyola, 2002.

BERGER, P. L. **O dossel sagrado: elementos para uma teoria sociológica da religião**. São Paulo: Paulinas, 1985.

BONNEMAISON, J. Viagem em torno do território. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (orgs.). **Geografia Cultural: um século**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002.

Câmara Aprova Redução Salarial de Professores em Juazeiro do Norte. G1 – CE. Portal de Notícias. 07/06/2013. Acesso em: 8 Ago. 2013.

Cariri terá maior hospital do interior do estado. Disponível em:<http://intsrv023.ceara.gov.br/pls/portal/PORTAL.www_media.show?p_id=626723&p_settingssetid=465656&p_settingssiteid=213&p_siteid=213&p_type=basetext&p_textid=626724>. Acesso em: s/d.

Clima: Juazeiro do Norte. Climate Data. Disponível em:<<https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/bahia/juazeiro-31939/>> Acesso em: 21 out. 2014.

Clima: Padre Cícero». Climate Data. Acesso em: 21 out. 2014. Cópia arquivada em 20 de junho de 2015. Disponível em:<<https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/ceara/padre-cicero-314470/>>. Acesso em: s/d.

CORRÊA, A. M. **Irmandade da Boa Morte como Manifestação Cultural Afrobrasileira: de cultura alternativa à inserção global**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: CCMN / PPGG / UFRJ, 2004.

DELLA CAVA, R. **Milagre em Joazeiro**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

Departamento de Ciências Atmosféricas. Umidade Relativa do Ar. Disponível em:<<http://www.dca.ufcg.edu.br/clima/urce.html>>. Acesso em: 27 jul. 2017. Cópia arquivada em 27 de julho de 2014.

Diário Oficial do Estado do Ceará. Nº 121, Ano I, Série 3, Caderno 1/2. Fortaleza, 03 de julho de 2009 (PDF). Disponível em:<<http://imagens.seplag.ce.gov.br/PDF/20090703/do20090703p01.pdf>>. Acesso em: 14 dez. 2010.

Geografia de Juazeiro do Norte. **Ache Tudo Região**. Disponível em:<https://www.achetudoeregiao.com.br/ce/juazeiro_do_norte/localizacao.htm>. Acesso em: 10 out. 2016.

Google INC. Google Maps. **Distância entre Juazeiro do Norte/CE e Fortaleza/CE**. Disponível em:<<https://www.google.com/maps/dir/Juazeiro+do+Norte,+CE,+Brasil/Fortaleza,+CE,+Brasil/@-5.4468179,-41.0365797,7z/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x>>

7a178a253bcc53d:0xcd11c8869d88a8d!2m2!1d-39.3123192!2d-7.2290551!1m5!1m1!1s0x7c74c3f464c783f:0x4661c60a0c6b37ca!2m2!1d-38.5269981!2d-3.7327144!5i1>. Acesso em: 24 mai. 2014

Independência Política de Juazeiro. Disponível em:<http://www.padrecicero/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=10&limitstart=1. Acesso em: s/d

INMET - Instituto Nacional de Meteorologia. Temperatura Mínima (°C) - Juazeiro do Norte. BDMEP - Série Histórica - Dados Diários. Acesso em: 20 jun. 2015.

INMET - Instituto Nacional de Meteorologia. Temperatura Máxima (°C) - Juazeiro do Norte. BDMEP - Série Histórica - Dados Diários. Acesso em: 20 jun. 2015.

INMET - Instituto Nacional de Meteorologia. Precipitação (mm) - Juazeiro do Norte». BDMEP - Série Histórica - Dados Diários. Acesso em: 20 jun. 2015.

INMET - Instituto Nacional de Meteorologia. Umidade Relativa (%) - Juazeiro do Norte.«BDMEP - Série Histórica - Dados Horários. Acesso em: 20 jun. 2015.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Divisão Territorial do Brasil. Divisão Territorial do Brasil e Limites Territoriais**. 01 jul. 2008. Disponível em:<ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao/divisao/territorial/2008/dtb_2008.zip. Acesso em: 11 de out. 2008.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Área territorial oficial - consulta por município**. Resolução da Presidência do IBGE de nº 1 de 15 de janeiro de 2013. 15 de janeiro de 2013. Disponível em:< <https://www.ibge.gov.br/?nome=Juazeiro+do+Norte&codigo=&submit.x=0&submit.y=0>>. Acesso em: 24 mai. 2014. Cópia arquivada em 24 de maio de 2013.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Produto Interno Bruto dos Municípios 2016**. Disponível em:<<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?t=pib-por-municipio&c=2307304>>. Acesso em: 5 mar. 2019.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Histórico de Juazeiro do Norte. Disponível em:<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/juazeiro-do-norte/panorama> s/d.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Estimativa Populacional 2019 IBGE**. Disponível em:<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/juazeiro-do-norte/panorama>>. s/d.

IPECE. **Subdivisão**. Anuário Estatístico do Ceará 2006. Disponível em:<<http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/anuario/anuario2006/demografia/tabelas/12.05.xls>>. s/d.

Juazeiro do Norte. Prefeitura Municipal de Juazeiro do Norte. Disponível em: <https://www.juazeirodonorte.ce.gov.br/>. Acesso em: 14 dez. 2010.

Juazeiro do Norte Vive Romaria do Consumo. **Folha de S. Paulo**. Disponível em: <http://www.ceara.gov.br/ceara/municipios-cearenses/detalhamento/municipios-letra-j#municipio-juazeiro-do>>. Acesso em: s/d.

Juazeiro do Norte. Conteúdo aberto. In: Wikipédia: a enciclopédia livre. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Juazeiro_do_Norte>. Acesso em: 11/11/2019.

Lampião (Virgulino Ferreira da Silva). UOL Educação - Biografias. In: CHANDLER, B. J. Lampião. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980. Acesso em: 14 dez. 2010.

Luz que Alumeia. **Diário do Nordeste**. 16/09/2010. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/2.804/luz-que-alumeia-1.519233>>. Acesso em: s/d

MAGALHÃES JUNIOR, A. G.; FARIAS, I. M. S. de. Ruralismo e Práticas Cotidianas na Primeira Escola Normal Rural do Brasil: A Escola Normal Rural de Juazeiro do Norte – CE (1934 – 1946). In: WERLE, Flávia Obino Corrêa. (Org.). **Educação Rural em Perspectiva Internacional: Instituições, Práticas e Formação do Professor**. Ijuí: Editora UNIUI, 2007.

MARQUES, D. W. A. Pequena Biografia de Padre Cícero - O Cearense do Século (22/10/2002). Disponível em: <https://www.usinadeletras.com.br/exibelotexto.php?cod=13287&cat=Artigos&vinda=S>>. Acesso em: s/d.

MATIAS, A. **O Poder Político em Juazeiro do Norte: Mudanças e Permanências - As Eleições de 2000**. Juazeiro do Norte: Gráfica Nobre, 2007.

Metrô do Cariri começa a funcionar. Disponível em: <http://www.ceara.gov.br/noticias/metro-do-cariri-comeca-a-funcionar>>. Acesso em: s/d.

NOBRE, E. S. **O Teatro de Deus: As Beatas do Padre Cícero e o Espaço Sagrado de Juazeiro (1889-1898)**. Fortaleza: Edições IMEPH/UFC, 2011.

PITTA, D. Moderatriz Cariri – Uma Fotografia de Moda com Caráter Documental. 18 dez. 2007. Disponível em: <http://www.fashionbubbles.com/historia-da-moda/moderatrix-cariri-uma-fotografia-de-moda-com-carater-documental/>>. Acesso em: s/d.

Revolução de 1914. Disponível em: <http://www.padrecicero.com/index=article&id=9&itemid=10limitstart=11>>. Acesso em: 14 dez. 2010.

Romaria Aquece Comércio Religioso em Juazeiro. **Diário do Nordeste Regional**. 02 de setembro de 2014. Acesso em: 14 dez. 2010.

SANDES, J. A. Fim da Guerra Santa. Caderno 3. 02/01/2010. **Diário do Nordeste**. Disponível em:<<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/2.804/fim-da-guerra-santa-1.673779>>. Acesso em: 14 dez. 2010.

SCRIBD. O Poder Político em Juazeiro do Norte Mudanças e Permanências - As Eleições de 2000. Acesso em: 14 dez. 2010.

SERPA, A (Org.). **Espaços Culturais: Vivências, Imaginações e Representações**. Autores: Paul Claval [et al.]. Salvador: EDUFBA, 2008.

SOUZA, A. W. **Lampião: Nem herói nem Bandido... A História**. Serra Talhada: GDM Gráfica, 2006.

SUZANAVIER. Finados: Devoção a Padre Cícero Deve Levar 400 mil Pessoas a Juazeiro do Norte. 30/12/2019. **Rede Brasil Atual**. Acesso em: 15 dez. 2010.

TAVARES NEVES, N. **Cariri: Ninho da História Regional, Berço de Heróis, de Mártires e de Santos**. Crato: Edições IPESC-URCA, 1997.

Turismo Religioso no Brasil - Top 3 destinos. **Fala Turista**. Disponível em:<<http://www.falaturista.com.br/blog/>>. Acesso em: 16 set. 2014.

TSE Divulga Novo Número de Eleitores no CE. **Diário do Nordeste**. 25/07/2010. Acesso em: 14 dez. 2010.

WELMA, J. Manifestação Pedre Saída de Prefeito de Juazeiro do Norte, no Ceará. **O Povo**. Acesso em: 8 ago. 2013.

OS AUTORES DESTE LIVRO

ANDREA ROMÃO

Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Bolsista do Programa de Especialização em Patrimônio – PEP – desenvolvendo estudo sobre a delimitação de tombamento de São Cristóvão.

ARMANDO PERES QUINTAS NETO

Professor de Geografia, Pesquisador do Grupo de Pesquisa Movimentos Sociais e Espaço Urbano, e Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente do DCG/UFPE.

BEATRIZ MARIA SOARES PONTES

Possui graduação em Geografia pela Universidade de São Paulo (1960), Mestrado em Geografia pela Universidade de Paris I (Sorbonne) (1971), Doutora em Ciências Humanas pela Universidade de São Paulo (1983), Professora Titular do Departamento de Geografia da UFRN (2006) e Livre-Docência em Geografia Política pela Universidade Estadual Paulista – UNESP (2008). Pertenceu ao curso de Pós-graduação em Geografia (Mestrado e Doutorado) da UNESP, campus de Rio Claro. Foi, também, docente do curso de Pós-graduação em Geografia da UFRN (Mestrado e Doutorado), do curso de Pós-graduação em Geografia, ligado ao Departamento de Ciências Geográficas da UFPE e do curso de Pós-graduação em Ciências Sociais da UFRN. Atualmente, é professora colaboradora do grupo de pesquisas Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais (UFPE) e do grupo de pesquisas Geopolítica e Território, do Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais (CENEGRI). Presentemente, está

envolvida com pesquisas relativas à Geopolítica do Oriente Médio e do Extremo Oriente, com particular ênfase à China. Homenagens e Títulos: Honra ao Mérito oferecida pela UNESP - Campus Rio Claro (Universidade Paulista - Campus Rio Claro - IGCE e IB); Homenagem da Associação dos Geógrafos Brasileiros pela contribuição dada à AGB e à Geografia Brasileira (AGB - 2004); Homenagem concedida pela importante contribuição dada à Geografia Brasileira - ENANPEGE - Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (2011); Homenagem concedida pela importante contribuição à Geografia Potiguar - XX EGEORN - Encontro Estadual de Geografia (2013); Homenagem pelos serviços prestados ao PET-Geografia (Programa Especial de Treinamento - Geografia da UFRN), PET-Geografia da UFRN (2014); Láurea de Reconhecimento da Prefeitura de Canguaretama/RN - Prefeitura de Canguaretama/RN (2015); Homenagem pelos serviços prestados à Geopolítica Brasileira - Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN (2017).

BERTHILDE MOURA FILHA

Formada em Arquitetura pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Mestrado na Universidade Federal da Bahia (UFBA). Doutora em História da Arte pelo Departamento de Ciências e Técnicas do Patrimônio da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Professora do Departamento de Arquitetura da UFPB.

CLÁUDIO JORGE MOURA DE CASTILHO

Possui Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (1987), Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (1992), Mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (1992), Diplôme d'Études Approfondies/D.E.A. em Estudos das Sociedades

Latino-Americanas pela Université de Paris III (Sorbonne-Nouvelle) (1995), Doutorado em Geografia Ordenamento Territorial Urbanismo pela Université de Paris III (Sorbonne-Nouvelle) (1999) e Pós-doutorado na Università Ca Foscari di Venezia (2011). Atualmente, é Professor Associado da Universidade Federal de Pernambuco. Tem experiência na área de geografia, com ênfase em geografia urbana, atuando, principalmente, nos seguintes temas: serviços sociais, políticas públicas, trabalho e desenvolvimento territorial. Faz parte de comitês de avaliação de artigos para publicação em revistas nacionais (Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais, Revista Brasileira de Geografia Física, etc.) e internacionais (Rivista Geografica Italiana, Bollettino della Società Geografica Italiana, Almatourism, Teuken Bidikay - Revista Latinoamericana de Investigación en Organizaciones, Ambiente y Sociedad). Coordena o grupo de pesquisa Movimentos Sociais e Espaço Urbano (MSEU) desde 2000, que presta assessoria a processos de construção de territórios por movimentos sociais e, é editor chefe, da revista eletrônica Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais. Na condição de Professor Visitante junto à Università Ca Foscari di Venezia durante o período de março a abril de 2014, o Professor Castilho visitou universidades italianas (Università di Bologna, Università di Catania e Università Ca Foscari di Venezia e Università di Ragusa), com a finalidade de fazer conferências e estabelecer contatos para o desenvolvimento de pesquisas e acordos acadêmicos, internacionalizando os programas de pós-graduação dos quais tem participado. Com o mesmo objetivo, o Professor também visitou a Universidad Autónoma Latinoamericana (na cidade de Medellín-Colômbia), entre janeiro e fevereiro de 2015. No período de abril a maio de 2015, também na condição de Professor Visitante, financiada pelo Consortium of the TEMA Erasmus Mundus Master Course - European Territories (civilisation, nation, region, city): identity and development, o Professor apresentou quatro conferências na Universidade de Catania.

CRISTÓVÃO FERNANDES DUARTE

Doutor em Planejamento Urbano e Regional do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPUR-UFRJ). Professor-Adjunto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da UFRJ.

JOSÉ LUIZ MOTA MENEZES

Formado em Arquitetura pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Doutor em Arquitetura pela UFPE. Professor Emérito da UFPE, leciona no Programa de Pós-Graduação em História. É autor de diversos estudos e publicações e sócio efetivo do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco.

JOSEMARY OMENA PASSOS FERRARE

Formada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Alagoas (UFAL). Doutora em Arquitetura pela Universidade do Porto, Portugal. Professora do Departamento de Arquitetura da UFAL.

LEILA BIANCHI AGUIAR

Doutora em História Social pela Universidade Federal Fluminense. Professora e coordenadora do Laboratório de Estudos sobre o Patrimônio Cultural (LEPAC) do Centro Universitário La Salle (UNILAS ALLE). Professora associada ao Programa de Especialização em Patrimônio do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (PEP/IPHAN).

LUÍS ANTÔNIO CARDOSO

Professor de História e Teoria da Arquitetura e da Cidade da Universidade Federal da Bahia (UFBA), onde também foi coordenador – no período de

1997 a 2004 – do curso de Especialização em Conservação e Restauração de Monumentos e Conjuntos Históricos (CECRE) da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA).

OTÁVIO AUGUSTO ALVES DOS SANTOS

Graduado em Geografia (2010), Mestre em Desenvolvimento Urbano (2013) e Doutor em Desenvolvimento Urbano (2017) pela Universidade Federal de Pernambuco. É professor adjunto da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), na área de Geografia, lotado no Departamento de História. Membro do grupo de pesquisas Cidades Litorâneas e Turismo (Cilitur/UFPE). Tem experiência na área de Geografia Urbana e possui interesse acadêmico nas áreas de Geografia Humana, Planejamento Urbano e Ecologia Política, atuando nos seguintes temas: movimentos sociais, produção do espaço, fragmentação, urbanização litorânea e crise ambiental.

PEDRO DE ALMEIDA VASCONCELOS

Graduado em Geografia pela Universidade Católica de Pernambuco (1969), com mestrado em Urbanisme et Aménagement du Territoire - Université Catholique de Louvain (1973), Ph.D em Geografia - Université d'Ottawa (1985) e pós-doutoramento na Université de Paris IV - Sorbonne (1994-1995). Professor Titular em Geografia da Universidade Federal da Bahia, concursado (1986). Atualmente, é professor do quadro permanente da Universidade Católica de Salvador, atuando no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social e, professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Bahia. Foi professor convidado no Institut d'Urbanisme de Paris (1988), na Universidad de Barcelona (2001) e na Université de Paris 8 (2004). Foi membro da Comissão de Assessoramento

da Capes (Geografia, 1999-2002) e, representante da Geografia Humana no Comitê Assessor do CNPq (2002-2005). É pesquisador CNPq 1-A. Membro do Grupo de Estudos Urbanos (GEU). Recebeu o título de Cidadão da Cidade do Salvador da Câmara Municipal da Cidade de Salvador (2014); foi homenageado no XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana, UFCE, Fortaleza (2015); recebeu o Prêmio Roberto Santos de Mérito Científico da Fundação de Amparo à Pesquisa da Bahia - FAPESB (2017), foi admitido como Membro Titular da Academia de Ciências da Bahia (2018) e foi homenageado, no XIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, na USP, São Paulo (2019). Atua na área de Geografia Histórica, Geografia Urbana e do Urbanismo, principalmente, nos seguintes temas: teorias sobre cidades; Salvador, trabalho informal.

ROMEU DUARTE JÚNIOR

Formado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP), e pela UFC. Professor do curso de Arquitetura da UFC. Superintendente Regional do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) no Ceará. Membro Honorário do Colégio Oficial de Arquitetos de Madrid.