



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

BRUNO ADRIANO BARROS ALVES

UMA INSTITUIÇÃO EM DISPUTA:

A trajetória administrativa e política da Repartição de Obras Públicas da Província de
Pernambuco (1835-1857)

RECIFE

2025

BRUNO ADRIANO BARROS ALVES

UMA INSTITUIÇÃO EM DISPUTA:

A trajetória administrativa e política da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco (1835-1857)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de Doutor em História.

Área de concentração: Sociedades, Culturas e Poderes.

Orientador: Prof. Dr. Wellington Barbosa da Silva

Coorientadora: Prof.^a Dr.^a Suzana Cavani Rosas

RECIFE

2025

Catálogo de Publicação na Fonte. UFPE - Biblioteca Central

Alves, Bruno Adriano Barros.

Uma instituição em disputa: a trajetória administrativa e política da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco (1835-1857) / Bruno Adriano Barros Alves. - Recife, 2025.

252f.: il.

Tese (Doutorado)- Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Pós-Graduação em História, 2025. Orientação: Wellington Barbosa da Silva.

Coorientação: Suzana Cavani Rosas.

1. Província de Pernambuco; 2. Repartição de Obras Públicas; 3. Arrematações públicas; 4. Período da conciliação. I. Silva, Wellington Barbosa da. II. Rosas, Suzana Cavani. III. Título.

UFPE-Biblioteca Central



BRUNO ADRIANO BARROS ALVES

**UMA INSTITUIÇÃO EM DISPUTA: A TRAJETÓRIA ADMINISTRATIVA E
POLÍTICA DA REPARTIÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS DA PROVÍNCIA DE
PERNAMBUCO (1835-1857)**

Tese apresentada ao **Programa de Pós-Graduação em História** da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de **Doutor em História**.

Aprovada em: **11/09/2025**

BANCA EXAMINADORA

[Participação por videoconferência](#)

Profa. Dra. Suzana Cavani Rosas

Membro Titular Externo

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Aurélio de Moura Britto

Membro Titular Externo (Universidade Federal Rural de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Manoel Nunes Cavalcanti Júnior

Membro Titular Externo (Instituto Federal da Bahia)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Bruno Augusto Dornelas Câmara

Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Robson Pedrosa Costa

Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Profa. Dra. Lina Maria Brandão de Aras

Membro Suplente Externo (Universidade Federal da Bahia)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Cristiano Luis Christillino

Membro Suplente Interno (Universidade Federal de Pernambuco)

*Aos meus pais, Marcos e Adriana,
pois sem os seus cuidados e apoio
eu nada seria*

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, meu alicerce ao longo de toda a vida. Mas também a meus pais, Marcos e Adriana, espelhos para mim e essenciais em minha formação humana, bem como minha irmã, Brenda, primos, tios, avós e demais familiares. Com toda certeza não teria chegado até aqui sem todo esse apoio, carinho, amor.

Ao Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, onde profissionais responsáveis, atenciosos e empáticos dedicam seu tempo para cuidar de nós, professores e discentes.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Wellington Barbosa da Silva, e minha coorientadora Profa. Dra. Suzana Cavani Rosas, pelos quais tenho grande admiração. Meu muito obrigado pela paciência, dedicação e empatia.

A Capes, pelo apoio financeiro.

Aos funcionários do APEJE, em especial Hildo Leal, pela responsabilidade, sabedoria e resiliência com que cuidam do maior acervo documental de Pernambuco.

A Stéphane Martins, que muito contribuiu com o registro desses documentos. Obrigado!

A todos os funcionários do CFCH, pessoas capazes de arrancar um sorriso mesmo nos dias mais difíceis.

Aos membros das bancas de qualificação e defesa, que com densa leitura e intervenções pertinentes colaboraram demasiadamente com o andamento da pesquisa.

Ao Prof. Dr. Bruno Augusto Dornelas Câmara, professor e companheiro de vida acadêmica. Obrigado por sempre ter incentivado a mim e nossos parceiros de caminhada.

Aos meus muitos amigos e companheiros de vida acadêmica, Maria, Déborah, Rafael, Damião, Aline, Deylla, Josenildo, Henrique, Beatriz Lira, Alícia, Vanessa, Elyverton, Bárbara, Flávio, Brayner, Felipe, Pedro, Geicy, Noel, Marcella, Elidiana, Vanessa Kely, Ravi, Bruno, Edvaldo, Taís, Isa, Bira, Jéssica, Renata e muitos outros. Entre estes, novamente Gabriel Medeiros, cuja amizade e companheirismo migrou da graduação para o mestrado e do mestrado para o doutorado. Sem vocês, meus amigos, nada seria. Meu muito obrigado!

A minha esposa Giovanna. Obrigado por me incentivar, me apoiar e ter tido tanta paciência, carinho e amor.

Por fim, aos professores do PPGH, em especial Suzana Cavani Rosas, Carlos Miranda, Regina Guimarães Neto, Pablo Porfírio, Christine Dabat e Cristiano Christillino.

A todos os historiadores e historiadoras, que preservam a força do conhecimento histórico, mesmo diante dos desafios do presente.

*O Sol nasce e ilumina as pedras evoluídas
Que cresceram com a força de pedreiros suicidas
Cavaleiros circulam vigiando as pessoas
Não importa se são ruins nem importa se são boas
“A Cidade”, Chico Science (1994).*

RESUMO

Este trabalho investiga a trajetória e a relevância da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco (ROP) no processo de urbanização, no desenvolvimento do mercado de edificações e na história política pernambucana entre 1835 e 1857. Criada em um contexto de fortalecimento da administração provincial, a ROP consolidou-se a partir de 1837, durante o governo de Francisco do Rego Barros (*Barão da Boa Vista*), impulsionando reformas urbanas e o sistema de arrematação pública. O órgão tornou-se alvo da oposição liberal *praieira*, especialmente nas eleições de 1844-1845. Sob o domínio *praieiro*, a ROP foi desmobilizada e o sistema de arrematações enfraquecido, mas o tema permaneceu em evidência e contribuiu significativamente para conjuntura sociopolítica que culminou na Insurreição *Praieira* de 1848. O Período da Conciliação (1850-1857) foi marcado pela reconstrução e fortalecimento institucional da ROP, que deu continuidade a projetos da década de 1840 e ampliou tanto o volume quanto a diversidade das ações executadas pelo sistema de arrematações. Esse momento foi impulsionado por demandas urgentes de expansão viária e saúde pública. Dessa forma, a trajetória da instituição evidencia seu papel central na urbanização pernambucana, na estruturação do mercado de edificações e nos embates políticos da época. Vale ressaltar, por fim, que essa trajetória se conecta a temas relevantes para a historiografia brasileira, como a história social do trabalho, o fim do tráfico transatlântico de escravizados, a história das instituições imperiais e dos processos licitatórios.

Palavras-chave: Província de Pernambuco. Repartição de Obras Públicas. Arrematações Públicas. Período da Conciliação.

ABSTRACT

This study investigates the trajectory and significance of the Public Works Department of the Province of Pernambuco (ROP) in the processes of urbanization, the development of the building market, and Pernambuco's political history between 1835 and 1857. Created in a context of strengthening provincial administration, the ROP was consolidated from 1837 onwards during the government of Francisco do Rego Barros (Baron of Boa Vista), driving urban reforms and the public auction system. The institution became a target of the liberal *praieira* opposition, especially during the 1844-1845 elections. Under *Praieira* dominance, the ROP was dismantled and the contracting system weakened, yet the issue remained prominent and contributed significantly to the sociopolitical context that culminated in the *Praieira* Revolt of 1848. The Conciliation Period (1850–1857) was marked by the reconstruction and institutional strengthening of the ROP, which resumed projects initiated in the 1840s and expanded both the scope and diversity of works carried out through the contracting system. This phase was largely driven by urgent demands for road expansion and public health. The institution's trajectory thus underscores its central role in Pernambuco's urbanization, in shaping the construction market, and in the political struggles of the period. Finally, it is worth noting that this trajectory intersects with broader themes in Brazilian historiography, such as the social history of labor, the end of the transatlantic slave trade, the history of imperial institutions, and the evolution of public procurement processes.

Keywords: Province of Pernambuco. Public Works Department. Public Auctions. Period of Conciliation.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Esquema das relações dos Poderes Políticos durante o Parlamentarismo no Império.....	29
Quadro 2	Principais obras executadas pela Repartição de Obras Públicas (1840-1844) .	54
Quadro 3	Resumo dos funcionários da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco (1845-1848).....	69
Quadro 4	Principais casas de Barreira estabelecidas nas Pontes da Província de Pernambuco (1837-1870).....	138
Quadro 5	Lista de arrematantes demitidos ou reformados pelo governo <i>praieiro</i> em 1845	147

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Distribuição das Ações por Ano (1837-1854)	142
Figura 2	Quantidade de Ações por Tipo	154
Figura 3	Distribuição das Ações por Ano (1865-1871)	155
Figura 4	Esboço da Carta Cartográfica da Província de Pernambuco (1874)	176
Figura 5	Esboço da Carta Cartográfica da Província de Pernambuco (1874), com adaptações	177
Figura 6	Como eram as linhas férreas de Pernambuco em 1898	179
Figura 7	Valores arrematações de empedramentos de lanços da estrada de Vitória (1850-1857)	225

LISTA DE ABREVIATURAS

AL	Assembleia Legislativa
ALP	Assembleia Legislativa de Pernambuco.
APEJE	Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.
BND	Biblioteca Nacional Digital.
CEPE	Companhia Editora de Pernambuco
CM	Câmara Municipal
CMR	Câmara Municipal do Recife
CRL	Center For Research Libraries
ROP	Repartição de Obras Públicas.
RSF	Recife and San Francisco Railway

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	A REPARTIÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS DA PROVÍNCIA DE PERNAMBUCO: MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA E NECESSIDADES URBANAS (1835-1857)	25
2.1	Os marcos legais do primeiro reinado e seus reflexos na gestão pública urbana	26
2.1.1	Os poderes locais na balança: a criação das Assembleias Legislativas Provinciais e o enfraquecimento municipal.....	28
2.1.2	As mudanças na gestão pública urbana e as províncias do Império	31
2.2	A Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco: trajetória institucional e conjunturas políticas	36
2.2.1	A Inspeção de Obras Públicas e a Câmara Municipal do Recife	37
2.2.2	A institucionalização da Repartição de Obras Públicas e o início da gestão <i>baronista</i> (1834 a 1839).....	41
2.2.3	O plano geral de melhoramentos urbanos e o regulamento de 1842: <i>modernização</i> conservadora e o <i>estrangeirismo</i> do Barão.....	47
2.2.4	<i>Quando todos os bichos sahem da concha</i> : a ascensão <i>praieira</i> e as eleições gerais de 1844 no Recife	55
2.3	Entre rupturas e continuidades: política e reorganização administrativa na Repartição de Obras Públicas (1845-1857)	64
2.3.1	A Repartição de Obras Públicas: a desmobilização <i>estrangeirista</i> e a <i>obra social da Praia</i> (1845-1848)	65
2.3.2	A Repartição de Obras Públicas: reorganização institucional e a direção de Mamede Ferreira em tempos de <i>Conciliação</i> (1849 a 1857)	72
2.4	Uma província em transformação: desafios urbanos e <i>modernização</i> infraestrutural na Província de Pernambuco (1835-1857)	83
2.4.1	A Repartição de Obras Públicas e as estradas provinciais: em vias de um <i>moderno sistema de comunicação</i>	85
2.4.2	<i>A cura para os sequiosos</i> : a Companhia do Beberibe e o abastecimento urbano	90
2.4.3	<i>A modernização</i> insalubre: os projetos higienistas e o governo da cidade	96
2.4.4	<i>O progresso</i> também era estético: o embelezamento da cidade e a cena de civilidade	101
3	OS CAMINHOS DAS ARREMATAÇÕES: TRADIÇÃO COLONIAL, MODERNIZAÇÃO URBANA E AS HASTAS PÚBLICAS DA PROVÍNCIA DE PERNAMBUCO (1835-1857)	108

3.1	Tradição e normatização: o desenvolvimento das hastas públicas no Brasil oitocentista	110
3.1.1	As ordenações Filipinas e a herança colonial das arrematações de obras públicas ...	112
3.1.2	Os processos de arrematação de obras públicas e as legislações imperiais	114
3.1.3	O ramo das obras públicas e os modelos de execução: administração direta ou arrematação em hasta pública?	120
3.2	O mercado das arrematações em Pernambuco: estrutura e regulamentação ...	123
3.2.1	Os regulamentos das arrematações provinciais (1835-1851)	124
3.2.2	Os editais de arrematação e a hasta pública: planejamento técnico, orçamentário e laboral	129
3.2.3	Pedágio, vigilância e disciplinamento: o funcionamento das casas de barreira	133
3.3	As ações da Repartição e o mercado de arrematações de obras públicas (1837-1871)	139
3.3.1	Hasta pública, interesses privados: a Repartição de Obras Públicas e o mercado das arrematações (1837-1848)	141
3.3.2	Hasta pública, interesses privados: a Repartição de Obras Públicas e o mercado das arrematações (1848-1871)	152
3.3.3	Negócios de família: a trajetória dos arrematantes Fernando Francisco Aguiar Montarroyos e Manoel Joaquim do Rego Albuquerque no mercado das obras públicas	157
4	COMO AS VEIAS PARA O SANGUE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE VITÓRIA DE SANTO ANTÃO (1838-1857)	165
4.1	Os caminhos da estrada de Vitória de Santo Antão: política, circulação e administração provincial (1838-1848)	169
4.1.1	Da vila à cidade: planejamento viário, desenvolvimento econômico e o papel da Repartição de Obras Públicas	171
4.1.2	<i>As sanguessugas estrangeiras da repartição</i> : os canteiros de obras da estrada de Vitória de Santo Antão	180
4.1.3	Os primeiros passos de uma nova estrada: administração, política e mercado na construção da estrada de Vitória de Santo Antão	187
4.2	Engenharia, administração e poder: a expansão viária em tempos de Conciliação (1849-1857)	199
4.2.1	As desavenças de uma <i>obra prima</i> : o <i>sapateiro</i> Milet e a terceira seção das obras públicas	201
4.2.2	Os canteiros de obras da estrada de Vitória: gestão, licitação e força de trabalho	211

4.2.3	Saber, discurso e relações de poder: o diretor Mamede Ferreira e a administração das obras públicas	217
4.3	Entre <i>intempéries</i> e barreiras: planejamento e desafios na conservação de uma estrada em movimento.....	221
4.3.1	Empedrar para conservar: métodos e estratégias para a conservação da estrada de Vitória	222
4.3.2	Arrematar para conservar: planejamento, fiscalização e estratégias para a manutenção permanente da estrada de Vitória	227
4.3.3	Processo de desapropriação, pagamento de indenizações e administração viária: a defesa da propriedade e a utilidade pública	233
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	237
	REFERÊNCIAS E FONTES	242

1 INTRODUÇÃO

Em 1855, uma comissão formada por funcionários públicos e deputados provinciais foi encarregada de avaliar a administração da Repartição de Obras Públicas (ROP) da Província de Pernambuco. O relatório produzido apontou falhas de fiscalização, contratos irregulares e sobrecustos, especialmente na edificação da Casa de Detenção, colocando em xeque a condução das obras provinciais¹. Em resposta, o diretor da Repartição, José Mamede Alves Ferreira, defendeu-se em extenso parecer, alegando perseguições políticas e destacando o cumprimento das normas vigentes: “o aparente colorido de moderação, imparcialidade e justiça [...] não é, senão, o efeito de um cálculo habilmente combinado”². Esse embate mostrou como a gestão das obras públicas estava atravessada por disputas discursivas, técnicas e econômicas, evidenciando a centralidade da ROP na dinâmica política provincial.

Diante das acusações, Mamede Ferreira recorreu à comparação com administrações anteriores da década de 1840, ressaltando que em cinco anos executara mais obras e ações com menor custo. Esse episódio sinaliza que, na década de 1850, a Repartição permanecia pauta de discussões políticas e comparativas, e que o projeto de *modernização* liderado pelo ex-presidente Francisco do Rego Barros, entre 1837 e 1844, ainda mantinha relevância tanto administrativa quanto discursiva.

Esses embates recorrentes entre os comissionados e o diretor Mamede Ferreira, verificados ao longo da década de 1850, só podem ser compreendidos à luz de uma conjuntura mais ampla. Desde sua criação, em 1835, durante a presidência de Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, a ROP configurou-se como espaço de negociação entre grupos políticos e investidores particulares. A instituição era a principal responsável pela construção e manutenção de obras provinciais, como estradas, pontes, edifícios públicos e intervenções no saneamento urbano. A partir da presidência de Rego Barros, um dos políticos conservadores mais influentes da província, a ROP tornou-se peça-chave no processo de urbanização e *modernização* do espaço provincial. Alguns acontecimentos dos primeiros anos da década de 1840, no entanto, contribuíram para que a instituição se tornasse um dos principais alvos da oposição *praieira*, como a arregimentação de operários e engenheiros estrangeiros, a nomeação de Louis-Léger Vauthier para a chefia da Repartição e a publicação de um novo regulamento em 1842. Segundo Izabel Marson, a partir dessas mudanças a instituição tornou-se um ponto

¹ BND, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1855.

² Ibidem.

nevrálgico dos embates políticos entre *baronistas* e *praieiros* na administração provincial³. Assim, ao longo dessa década, a instituição esteve envolvida em disputas de ordem econômica, política e social, incluindo o controle dos processos de arrematação em hasta pública, a definição das prioridades urbanísticas e orçamentárias, e o engajamento de trabalhadores.

Dessa perspectiva, entre 1835 e 1857, período delimitado neste estudo, a ROP atuou em uma conjuntura marcada por profundas transformações políticas e sociais. O ano de 1835 marca a incorporação do setor de obras públicas à administração provincial e a elaboração de seus primeiros dispositivos legais, como a Lei Provincial nº 9 e o regulamento provisório de 10 de agosto de 1835⁴. Esse recorte permite acompanhar o período de consolidação institucional da ROP, a intensificação de suas ações e suas nuances sociopolíticas. A investigação estende-se até 1857, quando a ROP retomou protagonismo, desenvolvendo novas obras e enfrentando desafios infraestruturais – como deficiências no sistema de comunicação, insalubridade e surtos de cólera e febre amarela –, evidenciando seu papel central no planejamento e na execução de melhoramentos materiais projetos de *modernização* provincial.

Nesse percurso, a presidência de Rego Barros (1837-1844) representou um marco de reformas urbanas e de fortalecimento das repartições técnicas, em sintonia com o projeto de *modernização* conservador. Nos anos seguintes, a ascensão e derrota do partido *praieiro*, com a Insurreição de 1848-1849, reconfiguraram o cenário político, impactando também a dinâmica administrativa da Repartição. Esse período foi marcado por uma redução significativa nas ações desenvolvidas, tanto na administração direta quanto no sistema de arrematações, além do desligamento de engenheiros provinciais, como Louis-Léger Vauthier, um dos principais alvos de críticas. Já no período da *Conciliação* (1849-1857), a ROP passou a refletir as estratégias de equilíbrio entre governo central e províncias, mantendo-se como instrumento de intervenção estatal no território.

Esses elementos indicam que compreender a trajetória da ROP nesse intervalo significa lançar luz sobre dimensões centrais da história de Pernambuco no século XIX. Ao examinar seus documentos, regulamentos, relatórios e embates, busca-se evidenciar como a administração provincial articulava projetos de *modernização*, negociava recursos e instrumentalizava a técnica em favor de projetos políticos. Este estudo parte do pressuposto de que a ROP não foi apenas um órgão executor de obras, mas também uma instituição política e dispositivo de poder, através do qual se organizavam discursos, disciplinamento urbano,

³ MARSON, Izabel. O Império do progresso: a revolução praieira em Pernambuco (1842-1855). São Paulo: Editora brasiliense, 1987, pp. 287-289.

⁴ APEJE, Col. Leis Provinciais de Pernambuco, Lei de nº. 9. 12 de junho de 1835.

práticas de gestão, formas de arregimentação e controle da mão de obra, mecanismos de fiscalização e disputas pelo espaço citadino e viário.

Ao mesmo tempo, essa análise dialoga com problemáticas mais amplas da historiografia brasileira: o papel das instituições técnicas na construção do Estado imperial, os vínculos entre mercado de trabalho e política, as relações entre província e centro e os impactos da *modernização* conservadora no espaço urbano. Nesse sentido, pretende-se contribuir para a compreensão não apenas da história administrativa de Pernambuco, mas também das conexões entre infraestrutura, política e sociedade no Brasil oitocentista.

Nos últimos anos, a historiografia sobre o Brasil oitocentista tem aprofundado o diálogo entre política, administração e os mundos do trabalho, ampliando a compreensão das dinâmicas que sustentaram o funcionamento do Estado imperial. Estudos como os de Izabel Marson, ao analisar a dimensão política dos discursos de modernização e progresso, e os de Marcus Carvalho, Bruno Câmara e Marcelo Mac Cord, ao destacar as conexões entre escravidão, liberdade e mercado de trabalho urbano, contribuíram para situar o tema das obras públicas no centro das disputas políticas e sociais do período. Raimundo Arrais e Silvio Mendes Zancheti chamaram atenção para o papel das instituições técnicas na administração e normatização da cidade, enquanto Suzana Cavani Rosas enfatizou a política da *Conciliação* e seus efeitos sobre as práticas administrativas⁵. A partir de perspectivas diversas – que vão das revoltas e insurreições às práticas urbanas e formas de trabalho –, esses autores evidenciaram que as infraestruturas, os regulamentos e os agentes técnicos estavam profundamente inseridos nas disputas pelo poder e na consolidação de uma cultura estatal voltada à *modernização* e ao controle social.

Apesar desses avanços, a institucionalização das obras públicas enquanto objeto histórico ainda permanece pouco explorada. As pesquisas concentram-se, em geral, nos grandes projetos de engenharia, nas trajetórias individuais de engenheiros ou nas políticas urbanas, deixando em segundo plano a formação e o funcionamento das repartições responsáveis por gerir e executar tais empreendimentos. É justamente nesse ponto que esta tese se insere: ao examinar a

⁵ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010; MARSON, 1987; CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830/1870*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2013; MAC CORD, Marcelo. *Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012; ROSAS, Suzana Cavani. *“A ponte de ouro”: praieiros, guabirus e a conciliação imperial (1849-1857)*. Recife: Ed. UFPE, 2016. ZANCHETI, Silvio Mendes. *Estado e a cidade do Recife, 1822-1889*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 1989; ARRAIS, Raimundo. *O pântano e o riacho a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Humanitas/ FFLCH/USP, 2004

Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco, propõe-se compreender a instituição como um ator político e administrativo, situado nas intersecções entre o Estado, o trabalho e a sociedade.

A originalidade do trabalho está em analisar a ROP como espaço de poder e de produção de saber administrativo, observando suas estruturas internas, os usos políticos de suas atribuições e as relações entre engenheiros, arrematantes, trabalhadores e autoridades provinciais. Ao articular a trajetória institucional da Repartição às transformações políticas do período regencial, do regresso conservador e da *Conciliação*, demonstra-se como as mudanças no aparelho administrativo imperial afetavam – ou não – os modos de execução das obras, as formas de contratação de mão de obra e as disputas em torno dos recursos públicos. Dessa maneira, o estudo reposiciona a ROP no debate historiográfico, ressaltando que compreender as dinâmicas administrativas e políticas imperiais requer examinar também as instituições que operacionalizaram suas políticas e materializaram sua presença nos espaços urbanos e viários.

Assim, ao lançar luz sobre a Repartição e suas práticas, esta pesquisa contribui para ampliar o campo de investigação das instituições técnicas e administrativas no Império, sugerindo novos caminhos de abordagem para a relação entre poder, trabalho e administração pública no Brasil do século XIX.

Estudar uma instituição como a Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco exige não apenas a análise de fontes administrativas e políticas, mas também uma reflexão historiográfica. Durante o século XIX e boa parte do XX predominou a chamada história política “tradicional”, voltada a grandes eventos, personagens e conflitos, na qual o Estado figurava como detentor exclusivo do poder e como motor da construção nacional. Amparada pelo positivismo e pela escola metódica, essa perspectiva, como observa Peter Burke, aproximou a história das ciências exatas e forneceu ao Estado instrumentos de legitimação da memória e da unidade nacional⁶.

A crítica a esse modelo, conduzida sobretudo por outras ciências sociais, abriu espaço para novas formas de pensar a política e o Estado, notadamente com a ascensão dos *Annales*. Sob a influência de suas duas primeiras gerações, a política foi relegada a uma posição secundária: priorizaram-se estruturas econômicas e sociais de longa duração, comportamentos coletivos e o cotidiano. Como lembra René Rémond, não se tratava apenas de uma disputa

⁶ BURKE, Peter. *História e teoria social*. São Paulo: Editora UNESP, 2002, p. 17.

epistemológica, mas de uma redefinição da própria realidade histórica, em que a política passou a ser vista como uma camada superficial na imensidão do real⁷.

Esse quadro, entretanto, começou a se modificar a partir da década de 1970, quando, no interior da chamada terceira geração dos *Annales*, a política foi retomada sob novas bases, em diálogo com a sociologia, a antropologia, a linguística e outras disciplinas. Conforme observa José D'Assunção Barros, essa “nova história política” passou a examinar instituições, práticas administrativas, linguagens e mecanismos de poder, incorporando tanto os micropoderes do cotidiano quanto as representações simbólicas e culturais da vida pública⁸.

É nesse contexto que a história das instituições adquire centralidade. O movimento de renovação historiográfica permitiu consolidá-la como um campo fértil para compreender a articulação entre práticas administrativas, representações simbólicas e disputas de poder. Tradicionalmente marcada por uma abordagem jurídica e normativa, próxima de uma história do direito voltada à lei e ao Estado, essa perspectiva, como observa Robert Descimon, evoluiu a partir das últimas décadas do século XX, incorporando a história social e o enfoque nos agentes e suas práticas⁹. Flavio Heinz e Ana Korndörfer ressaltam que as instituições devem ser entendidas como espaços permeáveis, atravessados por redes de sociabilidade, negociações e disputas contínuas, onde os condicionantes formais coexistem com arranjos políticos e processos sociais dinâmicos¹⁰. Autores como Pierre Rosanvallon e José Murilo de Carvalho acrescentam ainda sua dimensão simbólica e legitimadora, demonstrando que as instituições não apenas organizam o funcionamento do Estado, mas refletem as tensões e contradições do corpo político¹¹.

Nessa perspectiva, relacionar tal abordagem a ROP significa investigá-la não apenas como engrenagem administrativa ou instância normativa, mas como um espaço dinâmico de saber e poder, no qual engenheiros, trabalhadores, arrematantes e autoridades provinciais redefiniram continuamente funções, legitimidade e práticas, contribuindo para os processos de modernização e afirmação do Estado provincial no Pernambuco oitocentista.

⁷ RÉMOND, René. *Por uma história política*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003, p. 18.

⁸ BARROS, José D'Assunção. *O campo da história*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013, pp. 106-109.

⁹ DESCIMON, R. Institutions. In: BURGUIÈRE, André (ed), *Dictionnaire des sciences historiques*. Paris: Presses Universitaires de France, 1986, pp. 369-372.

¹⁰ HEINZ, Flavio M. e KORNDÖRFER, Ana P. *Para que serve uma história social das instituições?* In: SOUTO, et.al. (Orgs.). *Espaços de saber e poder: instituições e seus agentes na perspectiva da história social*. Porto Alegre: Memorial do Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul, 2014, pp. 07-16.

¹¹ ROSANVALLON, Pierre; VIVERET, Patrick. (1977), *Pour une Nouvelle Culture Politique*. Paris: Éditions du Seuil; ROSANVALLON, Pierre. *Les Institutions invisibles*. Paris: Seuil, outubro de 2024; CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a república que não foi*. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2009; CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

A incorporação do conceito de cultura política oferece, nesse ponto, uma chave interpretativa importante. Como demonstraram Gabriel Almond e Sidney Verba, orientações cognitivas, afetivas e avaliativas moldam práticas institucionais e influenciam a forma como são percebidas socialmente¹². Pensar a ROP a partir dessa perspectiva implica considerar como ideologias, símbolos e vocabulários específicos atravessaram a instituição e definiram seu papel no projeto de *modernização* oitocentista.

Outro elemento indispensável é a imprensa, compreendida não apenas como fonte documental, mas como objeto de estudo e instituição política capaz de moldar opiniões, legitimar projetos e criar espaços de debate público. No contexto oitocentista, os jornais desempenharam papel central na construção do espaço público e na mediação entre sociedade civil e governo, funcionando como arena de disputas ideológicas e de afirmação de identidades partidárias. A partir deles, observa-se como a linguagem da *modernização*, da moralidade administrativa e da utilidade pública foi mobilizada para exaltar ou desqualificar as ações da Repartição: enquanto o discurso conservador a apresentava como símbolo do progresso e da racionalidade estatal, os periódicos liberais e *praieiros* a denunciavam como foco de corrupção e favorecimento político. Dessa forma, a imprensa oitocentista não apenas registrou as atividades da ROP, mas participou ativamente da construção – e da contestação – de sua legitimidade, revelando as fronteiras entre competência técnica e poder político no Império.

Esse enquadramento permite situar a ROP não como órgão meramente técnico, mas como instituição política atravessada por disputas entre governo central e autoridades provinciais, debates administrativos e negociações sobre o engajamento de trabalhadores e os usos dos espaços. Nesse sentido, é possível articular autores como René Rémond e Michel Foucault: enquanto o primeiro destaca as instituições como atores políticos, o segundo demonstra como elas também operam mecanismos de controle, disciplinamento e ordenamento territorial, funcionando como dispositivos de poder¹³. A ROP pode, assim, ser compreendida simultaneamente como instância de mediação política e como instrumento de racionalidade estatal, capaz de legitimar discursos, definir normas e organizar a circulação de informações, pessoas e mercadorias sob a retórica da *modernização*.

Dessa forma, esta tese insere a ROP no horizonte da nova história política, tratando-a como instância administrativa e política, marcada por ideologias, valores e práticas que revelam tanto as formas de exercício do poder estatal quanto as experiências de trabalhadores e agentes

¹² ALMOND, Gabriel; VERBA, Sidney. *The civic culture: political attitudes and democracy in five nations*. Princeton: Princeton University Press, 1966 [1963], p. 16.

¹³ FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Org. Trad. Roberto Machado. 3º ed. Rio de Janeiro: Graal, 1982.

locais. Colocar a instituição no centro da análise é recolocar também a política na centralidade da investigação histórica, entendida não como mera sucessão de acontecimentos, mas como campo de práticas, representações e estruturas que configuraram a experiência do Estado e da sociedade no Brasil do século XIX.

O presente trabalho baseia-se na análise de múltiplas fontes. Os documentos da própria ROP, disponíveis na coleção *Obras Públicas* do Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE), incluem ofícios, orçamentos, relatórios de engenheiros, arrematantes e fiscais, registros de funcionários e informações sobre as obras realizadas no recorte temporal deste estudo (1835-1857). Esses materiais permitem investigar o cotidiano administrativo, os canteiros de obras, as arrematações em hasta pública, os desafios diários do trabalho, a relação da ROP com outras instâncias administrativas e o mapeamento de suas ações e serviços.

A análise dessas fontes apoia-se principalmente na nova história política, articulada à história administrativa e às contribuições da história social das instituições. Parte-se da compreensão de que a ROP deve ser examinada, antes de tudo, como espaço de ação política e de disputa de poder, sem desconsiderar suas dimensões técnicas, burocráticas e laborais. Essa abordagem permite entender a instituição como arena de produção de saberes, práticas e relações que revelam o funcionamento político do Estado provincial. O procedimento adotado parte da crítica interna e externa dos documentos, atentando à autoria, materialidade e contexto de produção das fontes, bem como aos silêncios e intencionalidades que caracterizam a escrita administrativa oitocentista.

O processo analítico envolveu o levantamento e cruzamento sistemático de dados contidos nos relatórios, ofícios, notas, orçamentos, diários pessoais e periódicos. As informações foram organizadas em planilhas, classificadas por obras, arrematantes, períodos e valores, o que possibilitou reconstruir redes de agentes, trajetórias de engenheiros e empreiteiros, e a distribuição espacial e cronológica das intervenções. A partir dessa base empírica, confrontaram-se versões oficiais e interpretações jornalísticas, buscando compreender tensões entre norma e prática.

O uso da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional foi essencial para identificar referências nominais a arrematantes e funcionários, permitindo observar suas inserções políticas e econômicas, especialmente nas décadas de 1840 e 1850. Essa etapa possibilitou traçar conexões entre os debates públicos, as decisões administrativas e as transformações no aparato estatal provincial. Narrativamente, o estudo da trajetória de Louis-Léger Vauthier e, posteriormente, de José Mamede Ferreira serviu como fio condutor para compreender

mudanças no perfil administrativo da ROP e seus usos políticos entre o período *praieiro* e a *Conciliação*. Por fim, o estudo de caso da Estrada de Vitória de Santo Antão permitiu examinar, em escala local, as contradições entre regulamentação e prática cotidiana, bem como os modos pelos quais o poder provincial se materializava por meio das obras públicas.

Outro conjunto fundamental de fontes é a imprensa oitocentista, consultada nos acervos digitais da Biblioteca Nacional e da Companhia Editora de Pernambuco. Entre os periódicos, destacam-se o *Diário de Pernambuco* e o *Diário Novo*, além de *O Lidador*, *O Praieiro*, *O Artilheiro*, *A União: Virtus Unita Crescit*, *A Imprensa: Jornal Político e Social*, entre outros. Esses jornais e suas linhas editoriais, que envolviam atores importantes para as conjunturas políticas do recorte desta pesquisa, possibilitam compreender embates políticos, processos de arrematação em hasta pública, ações da ROP e formas de arregimentação de trabalhadores. Como principal veículo de comunicação do Império, a imprensa publicava ainda ofícios, leis provinciais, decretos, relatórios, atas legislativas, regulamentos e editais, funcionando como arena de disputas e como fonte privilegiada para entender a projeção pública da instituição.

No campo legislativo, merecem destaque a *Collecção das Leis do Império do Brasil* e na *Colecção das Leis Provinciais de Pernambuco*, disponíveis, respectivamente, nos portais do Senado, da Câmara e no APEJE. Igualmente relevantes são os *Relatórios Provinciais*, preservados pelo acervo da Universidade de Chicago, que permitem compreender as interações entre o poder executivo provincial e o governo geral. Em conjunto, esses documentos possibilitam a análise de mudanças administrativas, prioridades governamentais, relações de poder e o funcionamento da gestão pública urbana no período estudado.

Entre outras fontes primárias, destaca-se o *Fundo da Companhia de Operários Alemães*, que registra a situação dos 195 artífices engajados pela ROP a partir de 1839. Também merece menção a obra *Justa apreciação do predomínio do partido praieiro*, de José Thomaz Nabuco de Araújo, publicada em resposta às críticas *praieiras* e que lança luz sobre o contexto político da década de 1840 sob a ótica conservadora.

A pesquisa dialoga ainda com importantes marcos historiográficos. As obras de Gilberto Freyre e Claudia Poncioni, responsáveis pela edição do diário de Louis-Léger Vauthier, trazem informações valiosas sobre engenheiros e operários estrangeiros envolvidos no plano geral de melhoramentos urbanos do governo conservador¹⁴. Para compreender o contexto social, político e econômico das décadas de 1830 e 1840, foram essenciais os trabalhos supracitados

¹⁴ FREYRE, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1940; PONCIONI, Claudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. Recife: CEPE, 2010.

de Marcus Carvalho, Izabel Marson, Bruno Câmara e Marcelo Mac Cord, que abordam desde a presidência de Francisco do Rego Barros até a Insurreição *Praieira* e as relações entre mundo do trabalho e conjuntura político-administrativa¹⁵.

Quanto ao período da *Conciliação* (1849-1857), destacam-se Ilmar Mattos e José Murilo de Carvalho, referências indispensáveis para a análise da política imperial e seus impactos no âmbito provincial. Para Pernambuco, os estudos de Suzana Cavani Rosas foram fundamentais na compreensão das relações entre o poder executivo provincial, o parlamento e as mudanças ministeriais do Império, o que forneceu subsídios para a apreensão do processo de instrumentalização da ROP na década de 1850¹⁶. Além deles, contribuíram de forma significativa Silvio Mendes Zancheti, Raimundo Arrais, Willams Souza, Maria Angela Souza e Vanessa de Castro Sial, ao investigarem a criação, institucionalização e trajetória da Repartição, os melhoramentos materiais, a gestão pública urbana, os discursos *modernizadores*, a política sanitária e outras dimensões centrais do tema. Para fins comparativos, o trabalho de Télio Cravo sobre mercado de trabalho e construção de pontes e estradas em Minas Gerais no século XIX forneceu parâmetros importantes¹⁷.

Por fim, cabe mencionar a relevância das obras de Henrique Espada Lima, Sidney Chalhoub e Silvia Hunold Lara¹⁸. A partir da *história social do trabalho* e do conceito de “precariedade estrutural da liberdade”, suas reflexões oferecem instrumentos importantes para compreender os canteiros de obras da ROP, em que a presença de trabalhadores livres, libertos e escravizados expõe os limites e as ambiguidades da liberdade no Brasil oitocentista.

¹⁵ Carvalho, 2010; Marson, 1987; Câmara, 2013; Mac Cord, 2012; Rosas, 2016.

¹⁶ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema*. São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1987; CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008; Rosas, 2016.

¹⁷ Zancheti, 1989; Arrais, 2004; SOUZA, Williams Andrade de. *Administração, normatização e civilidade: a Câmara Municipal do Recife e o governo da cidade (1829-1849)*. 2012, 178f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História Social da Cultura Regional da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), Recife; SOUZA, Maria Angela de Almeida. *Posturas do Recife imperial*. 2002, 312f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, 2002; SIAL, Vanessa de Castro. *Das igrejas ao cemitério: políticas públicas sobre a morte no Recife do século XIX*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007; CRAVO, Télio Anísio. *Caminhos do mercado de trabalho no Brasil do século XIX: livres, libertos e escravizados nas construções de pontes e estradas da província de Minas Gerais*. 2018, 291f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico da Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

¹⁸ LIMA, Henrique Espada. *Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX*. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, jul./dez. 2005, pp. 289-326; CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990; LARA, Silvia Hunold. *Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil*. *Projeto História*, São Paulo, v. 16, out. 1998, pp. 25-38.

A presente tese foi dividida em três capítulos. O primeiro, intitulado *A Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco: modernização administrativa e necessidades urbanas (1835-1857)*, retoma discussões desenvolvidas em minha dissertação de mestrado, dedicada ao estudo da ROP entre 1837 e 1850¹⁹. Naquele trabalho, o foco recaiu sobre a organização administrativa da Repartição e seus reflexos políticos; nesta tese, o recorte temporal e o arcabouço documental são ampliados, permitindo um aprofundamento da investigação sobre sua trajetória administrativa, institucional e política. De um lado, analisam-se as mudanças na gestão pública urbana a partir dos marcos legais das décadas de 1820 a 1840, inseridas em um quadro mais amplo de investimentos infraestruturais no Brasil oitocentista, com atenção especial a Pernambuco e em diálogo com experiências de outras províncias, como Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais. A análise recorre a diversas fontes – legislações de diferentes esferas, regulamentos, relatórios provinciais, ofícios da *Série Obras Públicas*, periódicos e diários pessoais – para compreender a organização dos trabalhos da instituição e sua atuação na *modernização* administrativa e nas necessidades urbanas do período. De outro, o capítulo investiga a pertinência da ROP para a história política de Pernambuco, evidenciando sua relevância nas disputas entre *baronistas* e *praieiros*, bem como na conjuntura política do chamado período da *Conciliação* Imperial. Nesse sentido, são abordados a implementação do plano geral de melhoramentos urbanos e os embates políticos entre 1837 e 1844; a desestruturação da instituição durante o domínio *praieiro* e sua instrumentalização pelos conservadores contra a administração de Chichorro da Gama (1845-1848); e, por fim, os usos político-discursivos da Repartição no contexto da *Conciliação* (1849-1857). Ao integrar as dimensões administrativa e política, o capítulo evidencia a centralidade da ROP tanto para as mudanças infraestruturais quanto nas disputas pelo poder provincial.

No segundo capítulo, *Os caminhos das arrematações: tradição colonial, modernização urbana e as hastas públicas da Província de Pernambuco (1835-1857)*, analisa-se o mercado das edificações com o objetivo de compreender a tradição colonial, a legislação imperial e os dispositivos provinciais responsáveis pela regulamentação, execução e fiscalização das obras públicas. A investigação contempla também os critérios de terceirização dos serviços, a elaboração técnica e orçamentária de planos e projetos, a publicação de editais e a execução das hastas públicas, além do levantamento nominal dos arrematantes e do mapeamento das ações desenvolvidas pela ROP. Com isso, busca-se compreender a dinâmica do mercado, as relações

¹⁹ ALVES, Bruno Adriano Barros. *A Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco: estrutura administrativa, projeto de modernização e canteiros de obras (1837-1850)*. 2021, 165f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.

sociopolíticas e os interesses políticos e econômicos que moldaram a atuação da instituição, aspectos fundamentais para o aprofundamento das discussões propostas nesta tese.

No terceiro e último capítulo, *“Como as veias para o sangue”*: um estudo de caso sobre a construção da estrada de Vitória de Santo Antão (1838-1857), foi desenvolvido um estudo de caso sobre a Estrada de Vitória de Santo Antão, escolhida entre as principais vias provinciais do período pela importância que assumiu tanto para a circulação de pessoas e mercadorias quanto na configuração do sistema viário de Pernambuco. A escolha dessa estrada decorre de sua relevância política e econômica, uma vez que conectava engenhos de destaque à região portuária e facilitava a comunicação entre interior e o centro administrativo da província. O capítulo aprofunda a análise dos processos de planejamento e construção da estrada, abordando aspectos técnicos e administrativos – como orçamentos, projetos, licitações, contratos, divisão de lanços e organização do trabalho –, bem como as disputas políticas e econômicas em torno da arrematação, execução e da conservação das obras. Assim, a estrada de Vitória é tomada como estudo fundamental para compreender a atuação da ROP e as relações entre infraestrutura, política e economia em Pernambuco entre as décadas de 1830 e 1850.

2 A REPARTIÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS DA PROVÍNCIA DE PERNAMBUCO: MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA E NECESSIDADES URBANAS (1835-1857)

O presente capítulo propõe uma análise abrangente sobre o cenário das obras públicas no contexto dos investimentos infraestruturais e urbanísticos no Brasil oitocentista. Para compreender melhor esse panorama, será abordada a criação e consolidação das repartições públicas dedicadas ao planejamento urbano em diversas províncias, com destaque para Rio de Janeiro, Bahia, São Paulo e Minas Gerais. A escolha dessas regiões se justifica pela relevância de suas experiências institucionais, que permitem uma reflexão comparativa com a trajetória particular da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco (ROP).

A institucionalização da ROP em Pernambuco apresenta peculiaridades que a tornam uma experiência singular. Entretanto, uma análise comparativa com as demais províncias revela aproximações e distanciamentos que são fundamentais para uma compreensão mais aprofundada da gestão pública urbana durante o período imperial. Este capítulo examina não apenas os aspectos estruturais e administrativos dessa Repartição, mas também a atuação dos governos provinciais e de seus empregados entre as décadas de 1830 e 1850.

O objetivo é situar a experiência pernambucana dentro de um contexto mais amplo, evidenciando como as transformações políticas, institucionais e urbanísticas vividas pelo Brasil imperial moldaram as dinâmicas locais e contribuíram para a consolidação de novas práticas administrativas. Essa abordagem comparativa busca revelar não apenas as particularidades da ROP, mas também os desafios comuns enfrentados pelas províncias brasileiras diante das demandas por *modernização* e desenvolvimento urbano.

Por outro lado, o presente capítulo propõe uma discussão sobre a pertinência da instituição no contexto político das décadas de 1830 a 1850. Nesse quadro, destaca-se a execução de um plano geral de melhoramentos urbanos, conduzido pelo então presidente Francisco do Rego Barros (1837-1844). A implementação desse “projeto de *modernização*” pelos conservadores fez da ROP uma das instituições mais relevantes para o governo provincial, mas também favoreceu a ascensão do Partido Praieiro e o acirramento das disputas políticas, econômicas e sociais ao longo da década de 1840. Tornada um dos principais alvos dos praieiros, a Repartição foi desmobilizada após a vitória da oposição nas eleições de 1844, o que acarretou mudanças estruturais e perda de prestígio durante a presidência de Antônio Pinto Chichorro da Gama (1845-1848). Posteriormente à Insurreição Praieira (1848-1849), iniciou-se o período denominado *Conciliação* Imperial (1849-1857), no qual a ROP voltou a adquirir relevância político-discursiva. Nesse novo contexto, sob a direção de Mamede Ferreira, a

Repartição recuperou prestígio e tornou-se novamente centro de debates sobre o poder provincial, a urbanização e o controle do mercado das obras públicas.

Este capítulo organiza-se em quatro tópicos. O primeiro (2.1) examina as transformações na gestão pública urbana entre o final do período colonial e as primeiras décadas do Império, trazendo ainda uma análise comparativa das obras públicas realizadas em outras províncias, com ênfase na experiência pernambucana. O segundo (2.2) trata da criação e institucionalização da ROP, no intervalo de 1822 a 1844, buscando compreender sua estruturação e os impactos políticos e administrativos das reformas promovidas pelos conservadores na província entre 1835 e 1844. Em seguida, o terceiro tópico (2.3) discute a desmobilização do setor de obras públicas durante a ascensão praieira (1845-1848), explorando a relação da ROP com as tensões sociais e políticas da Insurreição Praieira, bem como os efeitos da *Conciliação* e a reestruturação da instituição na década de 1850, sob a direção do engenheiro José Mamede Alves Ferreira. Por fim, o quarto tópico (2.4) analisa as principais demandas infraestruturais de Pernambuco no século XIX – sanitarismo, abastecimento de água, transporte de pessoas e mercadorias, esgotamento sanitário, entre outras – e as primeiras iniciativas da Repartição voltadas a enfrentar ou mitigar tais problemas.

2.1 Os marcos legais do primeiro reinado e seus reflexos na gestão pública urbana

A gestão pública urbana brasileira herdou das instituições portuguesas um modelo administrativo no qual as Câmaras Municipais (CM) desempenhavam papel central. De acordo com Williams Souza, essas instituições foram fundamentais para a manutenção da unidade territorial²⁰. Ainda que conservassem uma aparente distância hierárquica, as CM destacavam-se por sua capacidade de comunicação direta com o rei, fator que gerava disputas de poder com Donatários e Governadores Gerais.

O campo de atuação das CM era extenso e regulado pelas chamadas "Posturas Municipais", um conjunto de normas que disciplinavam a vida urbana e rural. Conforme Williams Souza e Silvio Zancheti, essas posturas dispunham sobre a higiene pública, assistência à saúde, fiscalização, abastecimento alimentar e até repressão de condutas sociais consideradas inadequadas²¹. Também normatizavam atividades comerciais, regulamentavam profissões artesanais e manufactureiras, além de definir padrões para construções e intervenções no espaço

²⁰ Souza, 2012, pp. 54-58.

²¹ *Ibidem*, pp. 58-59; Zancheti, 1989, pp. 10-11.

urbano. A atuação das CM incluía ainda o policiamento e a expansão territorial para ocupação de terras consideradas "virgens." Dessa forma, as posturas municipais configuravam-se como um instrumento multifacetado de regulação, refletindo tanto preocupações sanitárias e econômicas quanto estratégias políticas e administrativas para a manutenção da ordem.

Segundo Zancheti, a gestão urbana portuguesa no Brasil divide-se em dois momentos. O primeiro corresponde ao início da colonização, caracterizado pela centralização administrativa nos aspectos econômicos, fiscais, políticos e jurídicos, mas com relativa liberdade para a ocupação territorial e formação de aglomerações urbanas, lideradas por portugueses. Já o segundo momento, a partir do final do século XVII, é marcado por uma administração rígida, influenciada por ameaças, como a ocupação holandesa Nordeste²².

Para Maria Angela Souza, essa fase inicial "liberal" explica a presença de traçados urbanos irregulares, inspirados nas cidades medievais portuguesas. Contudo, essa aparente desordem não significava aleatoriedade, pois elementos comuns evidenciam uma tradição urbanística, posteriormente reforçada pela intervenção do poder real e engenheiros militares, sobretudo no século XVII, com a necessidade de defesa territorial. A atuação dos engenheiros foi crucial não apenas na construção de fortes, mas também de edificações públicas, pontes e estradas²³. Essa relação com as obras públicas é fundamental para compreender a história da ROP, tema que será aprofundado em capítulos posteriores.

Além do traçado urbano, as CM desempenharam papel relevante ao inserir as elites agrárias na burocracia portuguesa, perpetuando tradições políticas, jurídicas e econômicas. Essa estrutura começou a ser desmontada com a chegada da Corte portuguesa em 1808, quando d. João VI promoveu profundas transformações, como a abertura dos portos. A presença da Corte redefiniu a gestão urbana: a construção e manutenção de edificações, antes responsabilidade das CM, passou para os Arsenais de Guerra e Marinha e, posteriormente, para Assembleias Legislativas Provinciais (AL) a partir do Ato Adicional de 1834.

O governo joanino modernizou o Rio de Janeiro, investindo em ruas largas, praças e edifícios públicos. Maria Angela Souza destaca medidas como a criação da décima urbana e a concessão de isenção fiscal para investimentos em edificações. Normativas sobre preservação ambiental e a demarcação de terrenos para povoamentos também foram implementadas. O período assistiu ainda à criação de instituições como a Escola Cirúrgica, o Jardim Botânico e o

²² Zancheti, 1989, p. 08.

²³ Souza, 2002, p. 71.

Banco do Brasil, além da chegada da Missão Artística Francesa, que contribuiu para a formação da Academia de Belas Artes²⁴.

Contudo, em relação a esse "ideário de urbanidade", Williams Souza destaca que a ação "pedagógica" do governo ocorreu não apenas por meio de editais e posturas municipais, mas também pela utilização de mecanismos coercitivos, como inspeções, multas e prisões. O *modus operandi* colonial refletiu-se na sobrecarga fiscal das demais capitanias, que foram obrigadas a financiar a modernização do Rio de Janeiro por meio de tributos²⁵. Essa conjuntura favoreceu o desenvolvimento de um forte sentimento nativista, que refletiu na continuidade administrativa.

Na observação de Lilia Schwarcz e Heloisa Starling, o retorno de d. João VI a Portugal foi acompanhada pela tentativa de recolonização do Brasil por parte das Cortes Portuguesas. Esse ambiente de tensão política e social pressionou d. Pedro a tomar decisões importantes em um momento em que o Brasil se via dividido entre aqueles que defendiam a independência e outros que acreditavam na união com Portugal como solução para a manutenção da ordem, da estabilidade e da unidade territorial e política²⁶. Todavia, o projeto constitucional que inicialmente uniu o Estado brasileiro rapidamente se tornou um pesadelo para d. Pedro, culminando em sua abdicação em 1831.

2.1.1. Os poderes locais na balança: a criação das Assembleias Legislativas Provinciais e o enfraquecimento municipal

Segundo Isabel Lustosa, a Assembleia Constituinte de 1823 reuniu cerca de 90 representantes das mais diversas regiões do Brasil para elaborar a primeira Constituição do Brasil, mas enfrentou resistência de d. Pedro, que se mostrava insatisfeito com a limitação de seu poder. A tensão culminou na destituição do gabinete Andrada e dissolução da Constituinte. Em seguida, d. Pedro outorgou um novo texto, alinhado com seus interesses, sob a justificativa da preservação da integridade do Império²⁷.

Na redação da Constituição de 1824, d. Pedro indefiniu as competências das CM, evitando abordar um tema potencialmente explosivo para o contexto da época. Além disso, detalhou pouco os moldes da gestão pública urbana. No entanto, segundo Maria Angela Souza, o acréscimo do quarto poder na Constituição Imperial consolidou uma rígida centralização do

²⁴ Souza, 2002, pp. 92-93.

²⁵ Souza, 2012, p. 35.

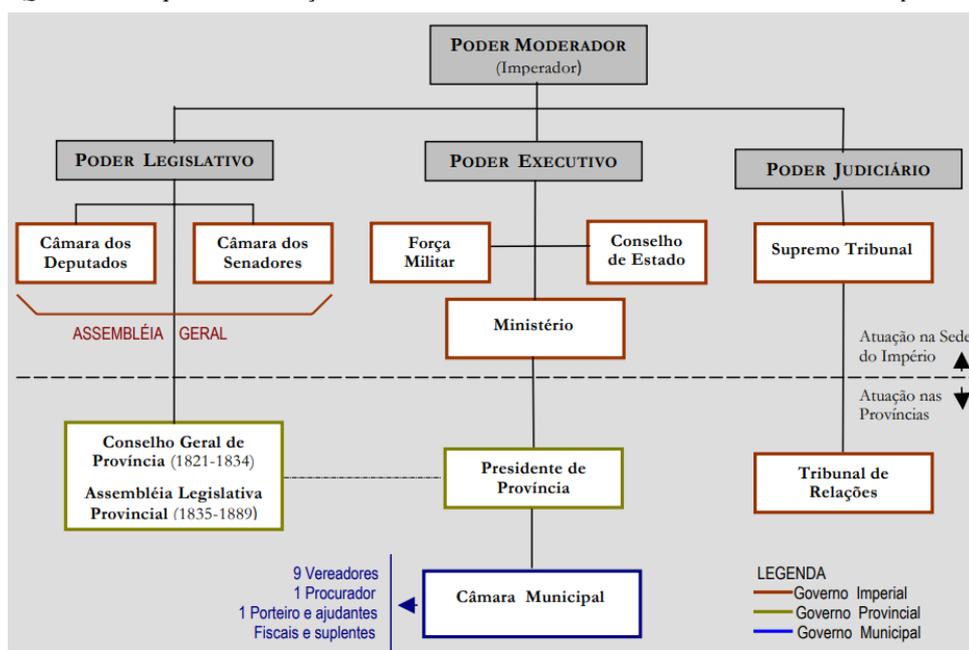
²⁶ SCHWARCZ, Lilia; STARLING, Heloisa. *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, pp. 205-207.

²⁷ LUSTOSA, Isabel. *D. Pedro I: um herói sem nenhum caráter*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, pp. 159-170.

poder nas mãos do imperador, estabelecendo um governo monárquico e hereditário, fortemente vinculado ao catolicismo. Também manteve a prevalência do voto censitário e aberto, com eleições indiretas²⁸.

Embora a estrutura das CM não tenha sofrido mudanças aparentes, a nova hierarquia administrativa enfraqueceu sua atuação como espaço de poder local. Sobre essa reorganização, Maria Angela Souza, apresenta um quadro interessante, no qual esquematiza a estrutura administrativa com base na Carta de Lei de 1824:

Quadro 1 - Esquema das relações dos Poderes Políticos durante o Parlamentarismo no Império²⁹



Conforme a Constituição de 1824, as CM passaram a responder diretamente aos Presidentes de Província, que, por sua vez, eram subordinados ao Ministério, seguindo a linha do Poder Executivo até alcançar o Imperador, que ainda contava com as disposições do Poder Moderador. Embora as atribuições e responsabilidades das CM não tenham sofrido mudanças aparentes, a nova configuração de poder restringiu significativamente seu campo de influência. Dessa forma, essas instituições foram gradualmente enfraquecidas, especialmente após a promulgação da lei de 1º de outubro de 1828, que consolidou sua subordinação administrativa e política ao Poder Executivo. No âmbito provincial, os Presidentes, que eram escolhidos diretamente por d. Pedro, passaram a exercer controle sobre as CM. O artigo 24 dessa lei, por

²⁸ Souza, 2002, pp. 99-100.

²⁹ Ibidem, p. 101.

exemplo, determinava que as CM se tornariam corporações “meramente administrativas”, sem exercer “jurisdição alguma contenciosa”³⁰.

Para Zancheti, o principal objetivo da legislação de 1828 era reduzir a participação política dos agentes locais, que já haviam protagonizado movimentos separatistas, como a Confederação do Equador em 1824³¹. No entanto, a luta pelo federalismo persistiu e outras instituições ganharam força, especialmente com o crescimento das facções liberais, a abdicação de d. Pedro, o Período Regencial e a criação das AL, instituídas pelo Ato Adicional de 1834. Nesse contexto, a primeira metade do século XIX foi marcada por um intenso debate entre centralização e descentralização. O cerne desse conflito político envolvia a definição da estrutura administrativa do Estado Nacional brasileiro, um tema crucial para a manutenção do sistema escravista, da unidade territorial e da economia imperial.

A historiadora Miriam Dolhnikoff, ao analisar as reformas implementadas pelo governo regencial em 1832 e 1834, defende que figuras como Antônio Feijó, Nicolau de Campos Vergueiro e Francisco de Paula Souza articularam um plano alinhado aos interesses da maioria dos grupos provinciais, que viam vantagens na autonomia política e econômica³². Dessa forma, a autonomia conquistada com a criação das AL não foi completamente eliminada, mesmo após o período do "Regresso" (1837-1840).

As ideias de Dolhnikoff oferecem uma interpretação distinta daquela defendida por autores clássicos da historiografia, como Ilmar Mattos e José Murilo de Carvalho, que enfatizam a predominância da centralização do poder ao longo do século XIX – visão com a qual também concordo. No entanto, sua análise sobre o “pacto federalista” é fundamental para compreender as relações de poder em jogo e como os agentes políticos provinciais mobilizavam tais discursos em prol de seus interesses. Não por acaso, foi na década de 1830 que ocorreu o chamado ciclo das rebeliões liberais, amplamente discutido na obra *Revoltas, Motins e Revoluções*, organizada pela historiadora Monica Duarte Dantas³³.

No caso da Província de Pernambuco, uma repartição já havia sido estabelecida pela Junta do Governo Provisório Provincial. Contudo, foi a integração dessa instituição à estrutura administrativa provincial que possibilitou a execução de projetos na área de obras públicas. Assim, embora o Ato Adicional de 1834 não tenha transformado o Brasil em uma monarquia federativa, nem consolidado o federalismo como modelo de gestão, as mudanças ocorridas na

³⁰ Colleição das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1º de outubro de 1828.

³¹ Zancheti, 1989, pp. 85-89.

³² DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005, pp. 28.

³³ DANTAS, Mônica Duarte (Org.). *Revolta, motins e revoluções*. São Paulo: Alameda, 2018.

década de 1830 foram fundamentais para que esse processo fosse inicializado em diversas províncias do Império.

2.1.2. As mudanças na gestão pública urbana e as províncias do Império

Para Aníbal Quijano, *modernidade* e colonialismo não são contraditórios, mas sim fenômenos interligados e interdependentes³⁴. Nesse sentido, a “modernidade” é o campo discursivo que sustenta a imposição sociopolítica e econômica de matriz eurocêntrica. Sob essa perspectiva, Fania Fridman argumenta que “a modernidade capitalista entrecruzou as dimensões materiais e simbólicas no modo de dominação política, social e cultural”, configurando-se como uma estrutura de poder característica do domínio colonial, à qual as populações nativas foram submetidas e que persistiu mesmo após a independência³⁵.

Outros historiadores, como Abreu e Martins, corroboram essa visão ao apontar que a noção de *modernidade* vigente à época não entrava em conflito com a escravização de pessoas. Ao contrário, esse aparente “paradoxo” era amplamente assimilado, uma vez que escravidão e *modernidade* não eram elementos antagônicos, mas sim componentes estruturais de um mesmo sistema econômico e da mentalidade colonialista³⁶.

As discussões sobre *modernidade* e *civilização* intensificaram-se no Brasil a partir das primeiras décadas do século XIX, permeando debates políticos, a imprensa e reflexões sobre a gestão pública urbana. Nesse contexto, este tópico examina as experiências de diferentes províncias em seus processos de urbanização, os reflexos dos discursos *modernizadores* e o impacto dos marcos legais das décadas de 1820 a 1840 na estruturação e administração de órgãos voltados para obras públicas.

A chegada da Coroa Portuguesa e a abertura dos portos às nações amigas impulsionaram significativamente o crescimento urbano da Província do Rio de Janeiro. Posteriormente, outras províncias passaram por processos de *modernização*, especialmente após a promulgação do Ato Adicional de 1834. Segundo Fridman, a instalação da família real e a ampliação das redes internacionais de comércio foram decisivas para a formação de novos aglomerados urbanos e a

³⁴ QUIJANO, Aníbal. *Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina*. LANDER, Edgardo (org). A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latinoamericanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005.

³⁵ FRIDMAN, Fania. *A urbanização da Província do Rio de Janeiro*. In: FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Carlos Henrique C. Org. *Urbanizações brasileiras 1800-1850*. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2023, p. 201.

³⁶ MARTINS, Luciana L.; ABREU, Maurício A. *Paradoxos da Modernidade: o Rio de Janeiro do período joanino, 1808-1821*. In: FERNANDES, E; ABREU, Maurício A. *Brasil Urbano*. Rio de Janeiro, Brazil: Mauad, 2004, pp. 06-08.

interiorização da metrópole³⁷. Essa política territorial não apenas redefiniu o status de povoações existentes, mas também viabilizou a criação de novas freguesias, vilas e cidades.

Com a chegada da corte, a cidade do Rio de Janeiro passou a dispor de amplos recursos para investimentos em edificações. Como era de se esperar, uma das prioridades da gestão pública urbana foi a infraestrutura viária. As primeiras décadas foram marcadas pelo planejamento e execução de projetos voltados à construção de pontes e estradas, beneficiando especialmente os grandes fazendeiros. Estes passaram a investir significativamente no sistema de transporte e comunicação, lucrando tanto com a otimização do escoamento da produção agrícola quanto com o sistema de arrematação em hasta pública³⁸.

A historiadora Clarice Pinto destaca que, após o processo de independência, a Província do Rio de Janeiro foi impactada pelos marcos legais das décadas de 1820 e 1830. A autora cita, por exemplo, a lei promulgada por d. Pedro em 29 de agosto de 1828, que estabelecia regras para a construção de obras públicas, com o objetivo de incentivar melhorias no sistema de comunicação³⁹. A legislação abrangia especialmente obras de navegação em rios, abertura de canais, construção de estradas, pontes, calçadas e aquedutos⁴⁰.

Fania Fridman ressalta outra legislação relevante para a gestão pública urbana: a lei de 13 de novembro de 1832, que regulamentava a criação de novos núcleos urbanos, como vilas, fundamentais para a interiorização provincial. Ademais, o novo Código de Processo Criminal permitiu a divisão da Província do Rio de Janeiro em comarcas, totalizando oito após 1835. O Ato Adicional de 1834, por sua vez, viabilizou e subsidiou a estruturação da Diretoria de Obras Públicas em 1836⁴¹.

Segundo Angélica Camargo, uma das principais motivações para a criação desse setor administrativo foi o crescimento demográfico, que trouxe à tona questões como salubridade, abastecimento e comunicação, amplamente debatidas na imprensa e parlamento⁴². A Diretoria ficou encarregada de abrir e reparar estradas, portos marítimos e fluviais, registros e coletorias, além da construção de canais, cadeias, pontes e chafarizes. Clarice Pinto argumenta que a política de obras públicas conduzida pelo grupo conservador no governo provincial tinha um

³⁷ Fridman, 2023, pp. 201-202.

³⁸ *Ibidem*, p. 202.

³⁹ PINTO, Clarice de Paula Ferreira. *A política de obras públicas no Rio de Janeiro do século XIX e sua contribuição para a expansão do Estado Imperial*. In: Anais do Encontro Internacional e XVIII Encontro de História da ANPUH-Rio: História e Parcerias, s/v, s/n, 2018, pp. 01-09.

⁴⁰ Collecção das Leis do Imperio do Brazil. Actos do Poder Legislativo, Lei de 29 de agosto de 1828, pp. 24-27.

⁴¹ Fridman, *Op. cit.*, pp. 202-207.

⁴² CAMARGO, Angélica Ricci. *Administração das obras públicas do município da Corte*. In: Dicionário da Administração Pública Brasileira do Período Imperial (1822-1889). Rio de Janeiro: MAPA (Arquivo Nacional), 2015.

caráter intervencionista, voltado para a defesa de seus próprios interesses enquanto classe⁴³. Entre 1836 e 1840, o presidente Paulino José Soares de Souza, promoveu incentivos fiscais e administrativos para acelerar o processo de urbanização.

No contexto do Rio de Janeiro, o interesse comum na produção cafeeira impulsionou melhorias nas vias de comunicação e a criação da Diretoria representou uma forma de subordinar a administração provincial fluminense aos interesses da classe senhorial⁴⁴. A maioria das obras esteve atrelada à produção cafeeira e foi realizada majoritariamente por trabalhadores escravizados arregimentados por fazendeiros, que lucravam com o pagamento do governo provincial por meio do sistema de arrematação.

Em outras províncias, pesquisadores também destacam a relevância dos marcos legais do início do oitocentos para o processo de urbanização, embora ele tenha ocorrido de forma desigual em cada região do país, dependendo das especificidades, demandas e interesses locais. No Ceará, Neto e Ferreira Jr. afirmam que a Constituição de 1824, a lei de 1º de outubro de 1828 e o Ato Adicional de 1834 foram fundamentais para a urbanização inicial. A província, que no início do século XIX contava apenas com estradas de terra, viu seu sistema de transportes e comunicação melhorar com o desenvolvimento de uma rede interprovincial de estradas ligando Pernambuco, Paraíba e Ceará⁴⁵.

De maneira semelhante, Kátia Mattoso enfatiza que a redefinição das relações entre o governo provincial e as CM impactou diretamente a gestão urbana da Bahia, levando à criação das primeiras instâncias administrativas para planejamento, execução e fiscalização das obras públicas⁴⁶. Antes da década de 1830, pontes e estradas eram raras no Recôncavo, e o transporte dependia de trilhas abertas por carros de boi. Assim, até meados do século XIX, aqueles que não podiam se estabelecer nas proximidades de um curso d'água tinham que se contentar com viagens a cavalo, dorso de mula ou a pé, sobre caminhos abertos pelas boiadas⁴⁷.

A partir do final da década de 1830, o governo provincial, com o aparato legislativo das recém-constituídas AL, começou a institucionalizar um setor responsável pelas obras públicas. Segundo Lysie Reis, a história da Repartição da Província da Bahia teve início em 1838, quando a Lei nº 91, de 25 de agosto, criou a “Junta Administrativa de Obras Públicas”. Essa instituição

⁴³ Pinto, 2018, p. 04.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ NETO, Clóvis; FERREIRA JR. Carlos. *Esboço de uma regionalização da Província do Ceará na primeira metade do século XIX*. In: FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Carlos Henrique C. Org. *Urbanizações brasileiras 1800-1850*. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2023, pp. 54-62.

⁴⁶ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma Província no Império*. Rio de Janeiro, RJ: Editora Nova Fronteira S.A., 1992, pp. 249.

⁴⁷ Ibidem, pp. 59-62.

era composta por engenheiros de diversas categorias, responsáveis pela direção, inspeção, fiscalização e conservação das obras públicas em toda a província. A Junta passou a planejar, executar e monitorar diferentes projetos, visando resolver ou minimizar os problemas de insalubridade e infraestrutura viária mencionados anteriormente. A principal forma de execução desses trabalhos ocorria por meio do engajamento de companhias e do sistema de arrematação em hasta pública⁴⁸.

Processos de desenvolvimento urbanístico também ocorreram nas províncias do Rio Grande do Norte, Sergipe e Grão-Pará, com características e ritmos distintos. Em comum, observa-se que a urbanização foi impulsionada por marcos legais e pela necessidade de atendimento de necessidades infraestruturais locais. Além disso, as mudanças institucionais refletiram na criação de órgãos administrativos voltados às obras públicas e no fortalecimento do sistema de arrematação. No entanto, as necessidades sociopolíticas e econômicas regionais conferiram um caráter dinâmico e heterogêneo a esse processo de *modernização*.

No caso de Sergipe, Jorge Nassar Fleury relata que, antes da criação de uma repartição provincial para coordenar as obras públicas, Belém era considerada uma pequena e desestruturada cidade colonial. A chegada de Sebastião do Rego Barros – irmão de Francisco do Rego Barros (Barão da Boa Vista) – contribuiu para a transformação desse cenário. Com a expertise adquirida na implementação do plano geral de melhoramentos urbanos em Pernambuco, seu governo iniciou um processo significativo de *modernização* do sistema de comunicação. Entre as iniciativas relevantes desse período, destaca-se a construção do “Theatro da Paz”, inaugurado em 1878⁴⁹.

No Sudeste, Cristina de Campos descreve que a institucionalização das obras públicas em São Paulo também teve início após a publicação do Ato Adicional de 1834. Com um aparato político-administrativo estruturado e recursos tributários disponíveis, a elite política paulista criou repartições públicas e começou a enfrentar problemas como a insalubridade e a precariedade da infraestrutura viária⁵⁰. Entretanto, descontinuidades político-administrativas retardaram o desenvolvimento urbanístico da província. São Paulo ganharia maior destaque apenas na segunda metade do século XIX, impulsionado pela produção cafeeira, pela

⁴⁸ REIS, Lysie. *A liberdade que veio do ofício: práticas sociais e cultura dos artífices na Bahia do século XIX*. Salvador: EDUFBA, 2012, pp. 246-247.

⁴⁹ FLEURY, Jorge Nassar. A Repartição de Obras Públicas da Província do Pará. Contexto urbano e atores sociais de uma cidade amazônica na metade do século 19. *Arquitextos*, São Paulo, ano 18, n. 214.05, Vitruvius, mar. 2018 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.214/6940>>.

⁵⁰ CAMPOS, Cristina de. *A reorganização do setor de obras públicas em São Paulo: uma análise através da trajetória profissional do engenheiro Paula Souza, 1869-1891*. *Oculum ens.*, Campinas, v. 12, n. 1, jan./jun. 2015, pp. 159-161.

reinstucionalização da Inspetoria de Obras Públicas, pelos investimentos nacionais e estrangeiros e pelas mudanças promovidas pelo governo republicano.

Por último, no caso da Província de Minas Gerais, o processo de urbanização ocorreu de maneira distinta em relação a outras regiões do Brasil. A expansão aurífera, especialmente no século XVIII, foi fundamental para a constituição de uma rede urbana. Segundo Maria Isabel Chrysostomo e Higor Mozart Santos, Minas Gerais “desponta no século XVIII como a capitania que mais cria núcleos urbanos na colônia brasileira”⁵¹. Entretanto, conforme observa Télió Cravo, houve uma retomada desse processo no século XIX, impulsionada pelo Ato Adicional de 1834⁵².

A investigação de Télió Cravo sobre a construção de pontes e estradas na Província de Minas Gerais oferece uma das análises mais aprofundadas sobre o tema, com ênfase na institucionalização de repartições públicas voltadas ao ramo das edificações. Os marcos legais das décadas de 1820 a 1840, tiveram um impacto significativo na administração provincial. A descentralização administrativa permitiu que os governos provinciais ampliassem sua autonomia na gestão de obras, refletindo diretamente nos investimentos em infraestrutura e no fortalecimento da Diretoria de Obras Públicas.

Por não possuir acesso direto ao litoral, Minas Gerais dependeu da construção de estradas e pontes para melhorar sua estrutura fiscal de arrecadação e escoamento da produção. A província necessitava de uma expansão viária voltada para a interiorização provincial e estabelecimento de conexões interprovinciais, como com o Rio de Janeiro⁵³. Essa necessidade foi acentuada pelo crescimento demográfico. Em 1832, a população era de 848.197 pessoas, das quais 572.099 eram livres e 276.098 escravizadas. Já em 1872, 50 anos depois, a população era de 2.083.545 pessoas, das quais 1.705.419 eram livres e 378.126 escravizadas. Com esses números, Minas Gerais ocupava o primeiro lugar no ranking populacional das províncias em 1832, seguida pela Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco.

O aumento demográfico influenciou diretamente os investimentos em infraestrutura. Entre 1836 e 1856, os gastos provinciais em obras públicas passaram de 51:057\$000 para 151:748\$100 réis, representando uma elevação de 297%⁵⁴. Grande parte dessas obras foi executada por meio de arrematação. A força do mercado de edificações tornava a

⁵¹ CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus; SANTOS, Higor Mozart G. *Urbanização em Minas Gerais na primeira metade do século XIX*. In: FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Carlos Henrique C. Org. *Urbanizações brasileiras 1800-1850*. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2023, p. 167.

⁵² Cravo, 2018, pp. 103-105.

⁵³ *Ibidem*, p. 20

⁵⁴ *Ibidem*, pp. 29-32

arregimentação de escravizados um ponto central nas construções, com lucros que chegavam a 40% ao ano⁵⁵. A rentabilidade das obras públicas superava outros investimentos da época.

Assim como em Pernambuco, o governo provincial de Minas Gerais também engajou artífices estrangeiros, como portugueses e açorianos, além de engenheiros ingleses, como Fernando Halfeld, contratado em 1836. Os engenheiros enfrentaram conflitos com as elites locais, especialmente devido a regulamentos que limitavam a exploração da mão de obra escravizada⁵⁶. As reformas administrativas viabilizadas pelo Ato Adicional fortaleceram a posição dos engenheiros na gestão das obras, garantindo maior planejamento técnico e orçamentário.

Mesmo após a expansão ferroviária na década de 1860, a infraestrutura viária permaneceu relevante, coexistindo com as novas ferrovias. Esse é o principal ponto defendido pelo autor, que acaba se relacionando com a realidade pernambucana⁵⁷. Conforme em Minas Gerais, a construção ferroviária da *Recife and San Francisco* (RSF) ocorreu entre as décadas de 1850 e 1860, momento marcado pela continuidade e intensificação da interiorização das estradas provinciais, conforme veremos no capítulo seguinte.

A *modernização* da infraestrutura mineira esteve atrelada à exploração do trabalho e ao envolvimento de múltiplos agentes, como engenheiros, trabalhadores livres e cativos, além de arrematantes que lucravam com o sistema de obras públicas. O modelo adotado na província evidencia a complexidade do desenvolvimento urbano no Brasil do século XIX e como os marcos legais das décadas de 1820 a 1840 moldaram essa transformação.

2.2. A Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco: trajetória institucional e conjunturas políticas

Escrever sobre a trajetória de uma instituição como a Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco não é tarefa simples. Sob a perspectiva historiográfica, poucos estudos se aprofundaram nos aspectos administrativos, políticos, econômicos, sociais e laborais que a envolveram. A ROP atravessou diferentes conjunturas ao longo do século XIX. Em seus primórdios, manteve vínculos com a tradição colonial dos engenheiros militares; posteriormente, após o Ato Adicional de 1834, foi institucionalizada no âmbito administrativo provincial. Ganhou robustez e consolidou-se como instância administrativa, exercendo influência política e econômica durante o governo conservador em Pernambuco (1837-1844).

⁵⁵ Cravo, 2018, pp. 135-136.

⁵⁶ *Ibidem*, pp. 124-125

⁵⁷ *Ibidem*, p. 76.

Tornou-se tema central nos embates políticos que resultaram na vitória *praieira* nas eleições de 1844 e na Insurreição *Praieira*, após ter sido inicialmente desmobilizada, depois reformada pelo novo governo (1845 e 1848). Tornou a ser pauta administrativa na década de 1850, sob a direção do engenheiro José Mamede Alves Ferreira, no contexto da *Conciliação* política. Por fim, teve suas atribuições redistribuídas ao final da década de 1860 e fim do período imperial.

Entre 1835 e 1857, período central desta tese, a ROP passou por diversas reestruturações, influenciadas tanto por legislações e diretrizes imperiais quanto por leis provinciais, regulamentos e decretos. Muitas vezes, no entanto, havia uma distância significativa entre o que estava previsto nos dispositivos legais e o que se concretizava na prática. Ainda assim, analisar e problematizar os regulamentos da ROP, que definiam cargos, hierarquia, atribuições, funcionamento da hasta pública, gestão fiscal, organização dos canteiros de obras e outros aspectos, é essencial para compreender a visão do governo provincial sobre a administração pública urbana. Além disso, permite identificar como agentes políticos utilizavam brechas legais para favorecer aliados política e economicamente.

Este tópico retoma discussões desenvolvidas em minha dissertação, aprofundando a análise sobre os principais aspectos da trajetória administrativa e das conjunturas sociais, econômicas e políticas que envolveram a ROP entre 1822 e 1889, com ênfase no período de 1835 a 1857. Para fins de organização, a abordagem será estruturada em recortes temporais, contemplando: a criação da Inspeção de Obras Públicas em 1822 e o papel da Câmara Municipal do Recife (CMR) no setor; a institucionalização da ROP no aparato administrativo provincial a partir de 1835 e a presidência de Francisco do Rego Barros (1834-1839); e o polêmico regulamento de 1842, suas repercussões administrativas e reflexos políticos nas eleições de 1844 no Recife.

2.2.1. A Inspeção de Obras Públicas e a Câmara Municipal do Recife

A ROP, assim como outras instituições de caráter semelhante em outras províncias, só foi consolidada após a criação das AL. Mais especificamente, a Repartição foi instituída em 1835 pelo então presidente Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque. Entretanto, um departamento voltado para o ramo das obras públicas com algum nível de organização já existia em Pernambuco desde 1822, quando a Junta do Governo Provisório criou uma repartição particular intitulada “Inspeção das Obras Públicas”, cujo inspetor era Tomás Antônio Nunes, que recebia em torno de 600\$000 réis anuais. A Inspeção ainda contava com um almoxarife-pagador, que ganhava 480\$000 réis anuais, um escrivão da receita e despesa do almoxarifado,

com o vencimento de 400\$000 réis e um escriturário, que recebia em torno de 240\$000 réis anuais⁵⁸.

Segundo Silvio Zancheti, a antiga Inspeção de Obras Públicas possuía, à época, uma atuação limitada, concentrando grande parte de seus esforços na manutenção e no reparo de estradas, caminhos de terra, pontes e edifícios na cidade do Recife⁵⁹. Além disso, engenheiros e outros funcionários essenciais para a administração e fiscalização dos trabalhos da “repartição particular” eram frequentemente deslocados para obras municipais e até mesmo de outras províncias. Em 14 de agosto de 1830, por exemplo, um aviso imperial ordenou que o então Tenente-Coronel do Corpo de Engenheiros, Firmino Herculano de Moraes Âncora, fosse transferido para a Província de Alagoas para assumir a direção das obras do Farol⁶⁰.

Assim como Firmino Âncora, a maior parte dos engenheiros que atuaram no setor nas primeiras décadas do oitocentos era de origem militar, seguindo a tradição portuguesa. Nesse contexto, o engenheiro militar e Tenente-Coronel Firmino Âncora já trabalhava no ramo em Pernambuco desde 1821, tendo desempenhado papel fundamental nos anos subsequentes à criação da Inspeção das Obras Públicas (1822) e, posteriormente, à ROP (1835). Sua chefia na instituição perdurou até 1842, quando o engenheiro francês Louis-Léger Vauthier assumiu a direção dos trabalhos, em conformidade com o novo regulamento. Firmino Âncora e Vauthier envolveram-se em intensas disputas administrativas e políticas, tornando-se temas centrais dos embates entre *baronistas* e *praieiros* nos periódicos da década de 1840.

Quando o governo imperial encarregou Firmino Âncora da direção das obras do Farol da Província de Alagoas, designou paralelamente o Sargento-Mor do Imperial Corpo de Engenheiros, João Bloem, para assumir suas atribuições em Pernambuco⁶¹. O engajamento de trabalhadores estrangeiros era um tema debatido pela CMR, especialmente após a publicação da Lei de 1º de outubro de 1828. O artigo 47 dessa legislação autorizava a realização de obras municipais por meio do sistema de arrematação ou por “jornadas”, mas também ressaltava a necessidade de profissionais capacitados para avaliar as necessidades, planejar, publicar os planos e fiscalizar as obras⁶². Com base nesse e em outros dispositivos legais, a CMR autorizou

⁵⁸ BARBOSA, Fernanda de Paula Barbosa. *Retrospecto cronológico da Repartição de Obras Públicas (1602-1974)*. Recife: APEJE, 1974, pp. 17-18.

⁵⁹ Zancheti, 1989, p. 77.

⁶⁰ BND, Diário de Pernambuco, 30 de setembro de 1830.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² Art. 47: “Poderão ajustar de empreitada as obras que se houverem de fazer, mettendo-as primeiramente em pré-gão, para preferirem aquelles, que se offerecerem por menor preço, precedendo vistoria legal, publicação do plano, e sua avaliação; e na falta de empreiteiros, as poderão fazer por jornal. E quando as obras forem de grande importancia, e alguns socios, ou emprehendedores se offereerem a fazel-as, percebendo algumas vantagens para

a contratação do engenheiro e Major João Bloem para exercer a função de “Encarregado da Arquitetura da Cidade”, com vencimento anual de 300\$000 réis⁶³.

Dessa forma, o ano de 1830 foi marcado pela saída de Firmino Âncora, que só retornaria à direção da Repartição em 1833, bem como pelo encerramento das atividades da “repartição particular” – criada pela Junta do Governo Provisório em 1822 – e pelo restabelecimento municipal do setor de obras públicas, com a contratação de Bloem⁶⁴. Bloem destacou-se pelo engajamento de trabalhadores estrangeiros nas obras públicas, especialmente alemães. Desde 1828, ele esteve ligado à condução de colonos que formaram a “Colônia de Santa Amélia”, grupo inicialmente abandonado no Rio Grande do Norte e depois transferido para a colônia agrícola “Cova da Onça”, em Recife⁶⁵.

Ao ser contratado para a CMR, após cedência do governo imperial, João Bloem passou a se ocupar prioritariamente dos serviços demandados pelas posturas municipais. Segundo Gilberto Freyre, que era um grande otimista quanto à passagem não só de João Bloem, mas de outros estrangeiros pela ROP, entre as atribuições do engenheiro estava a elaboração das plantas da cidade, a criação de novos arruamentos e o alinhamento das ruas e edifícios. Na ótica de Gilberto Freyre, João Bloem as realizava com um “furor reformista”, superando a “incompetência” que predominava na Câmara⁶⁶. Historiadores como Maria Angela Souza e Williams Souza abordaram a trajetória da CMR sob uma perspectiva distinta, pontuando como

sua indenização, enviarão as propostas aos Conselhos Geraes da Provincia”. *Collecção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1º de outubro de 1828.

⁶³ BND, Diário de Pernambuco, 28 de março de 1831.

⁶⁴ Segundo Amâncio Cardoso (2023, pp. 226-228), João Bloem nasceu em Krefeld, Prússia, em 1799, e chegou à América do Sul em 1818 para lutar pela independência do Chile e, em seguida, contra os portugueses na Bahia. No Brasil, integrou o Corpo de Engenheiros do Império e atuou em várias províncias, incluindo Ceará, Pernambuco, São Paulo e Sergipe. Participou de episódios marcantes, como a Confederação do Equador, onde foi ferido, e chegou a comandar Fernando de Noronha, então prisão política. Entre 1835 e 1842, dirigiu a Fundação de Ipanema, especializando-se na produção de canhões, mas foi investigado por envolvimento na Revolução Liberal de 1842, sendo depois inocentado e promovido a Tenente-Coronel. Assumiu cargos de chefia em Obras Públicas em Sergipe (1844–1848) e na Bahia (1848–1850), antes de ser transferido para o Rio Grande do Sul. Em 22 de abril de 1851, foi encontrado morto em sua casa, oficialmente por suicídio. Faleceu aos 53 anos, deixando esposa pernambucana e três filhos.

⁶⁵ Segundo Adriane Baldin (2011, pp. 3-5), o Major Bloem buscou engajar operários estrangeiros nas obras públicas de São Paulo, adotando contratos semelhantes aos realizados em Pernambuco com a Companhia de Operários Alemães em 1839. Um ofício publicado pelo *Diário de Pernambuco* em 15 de fevereiro de 1831 (BND, *Diário de Pernambuco*, 15 de fevereiro de 1831) indica que Bloem já havia sido designado pelo governo imperial para dirigir colonos que chegaram ao Brasil em 1828, provavelmente ligados à “Colônia de Santa Amélia”. De acordo com Marcus Carvalho (1996, pp. 423-424), esse grupo era formado por centenas de alemães cuja viagem ao Sul fora interrompida, sendo transferidos para a colônia agrícola a fim de afastá-los de escravizados rebeldes do quilombo do Catucá. Nessa região, os colonos enfrentaram constantes conflitos com “negros fugidos”, levando Bloem a chefiar expedições para afugentá-los. Cf. CARVALHO, Marcus J. M. de. *O quilombo de Malunguinho, o rei das matas de Pernambuco*. In: REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos (org.). *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, pp. 407-411.

⁶⁶ Freyre, 1940, pp. 92-95.

as mudanças normativas da época fragilizavam a atuação dessas instituições em setores como o das obras públicas.

Para Williams Souza, os engenheiros que passaram pela CMR possuíam teoricamente o lugar mais privilegiado para se exercer a normatização, fiscalização e solucionar os vários problemas decorrentes do desordenamento das ruas e hábitos indesejáveis, como o descarte de tudo quanto é tipo de lixo e dejetos. Porém, na prática, os marcos legais das décadas de 1820 e 1830 limitaram cada vez mais as CM a atribuições meramente administrativas. Para o autor, a intervenção provincial foi assinalada a partir da Constituição de 1824, mas se intensificou após a publicação do Regimento das CM, que foi a lei de 1º de outubro de 1828, e o Ato Adicional de 1834, responsável por fortalecer o governo provincial em detrimento às municipalidades⁶⁷.

Se por um lado o início da década de 1830 representou um marco no âmbito das posturas municipais do Recife, como afirmou Maria Angela Souza, a consequente submissão do poder municipal à província a partir de criação da Assembleia Legislativa de Pernambuco (ALP), em 1835, impactou no reestabelecimento da ROP de Obras Públicas no aparelho administrativo provincial⁶⁸. Dessa maneira, o protagonismo da CMR sobre o setor de obras públicas, que havia começado após a extinção da Inspeção de Obras Públicas em 1830, foi retomado para o governo provincial em 1833.

De acordo com o *Retrospecto da Repartição de Obras Públicas* publicado pelo APEJE em 1974, a pressão exercida pelo poder provincial sobre a CMR durante as discussões sobre o orçamento de 1832 a 1833 foi importante para a restauração da ROP. A cobrança era tamanha que entre setembro e outubro de 1833 a Câmara pediu ao Conselho Provincial para que a dispensasse de suas responsabilidades quanto à administração do setor das obras públicas. Dessa maneira, a ROP foi reinstituída em 4 de novembro de 1833, sob a direção novamente do engenheiro militar e Tenente-Coronel Firmino Herculano de Moraes Âncora, que havia retornado de seus serviços na Província de Alagoas. A equipe administrativa foi alocada nas dependências do Hospital do Paraíso⁶⁹.

Entretanto, em meio às discussões políticas em torno da autonomia provincial que culminaram na publicação do Ato Adicional de 1834, a ROP pouco fez entre novembro de 1833 e maio de 1835. Assim, a instituição só ganhou relevância e ampliou o seu campo de atuação após a criação da ALP e a publicação da lei provincial de nº 9 em 12 de junho de 1835, que trouxe consigo indicações tributárias destinadas às obras públicas (art. 26-27), definições

⁶⁷ Souza, 2012, pp. 76-79.

⁶⁸ Souza, 2002, pp. 179-180.

⁶⁹ Barbosa, 1974, p. 18.

quanto ao sistema de arrematação (art. 01-05), a anuência para o estabelecimento de um setor administrativo provincial voltado para às obras públicas (art. 28), a autorização para que fossem engajadas Companhias de Operários nacionais e estrangeiras (art. 30-31), entre outros aspectos, conforme veremos no tópico a seguir⁷⁰.

2.2.2. A institucionalização da Repartição de Obras Públicas e o início da gestão *baronista* (1834 a 1839)

Em 9 de abril de 1836, foi publicado na *Gazeta Universal* o discurso do então presidente Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque na abertura da sessão ordinária da ALP. Ao longo de sua fala, Francisco Albuquerque analisa, dentre outros aspectos, o impacto da lei provincial de nº 9, especialmente no que concerne às obras públicas. A principal explicação oferecida pelo presidente para as dificuldades enfrentadas pela ROP era a ausência de qualificação técnica, tais como engenheiros e artífices diversos. A solução descrita pelo presidente estava na criação e/ou contactação de Companhias formadas por equipes técnicas ou centenas de operários especializados ou semiespecializados nacionais ou europeus. Para tanto, havia enviado emissários para viabilizar a contratação desses profissionais, inclusive engenheiros de pontes e estradas⁷¹.

O discurso realizado por Francisco Albuquerque buscava amenizar algumas cobranças da sociedade e, claro, de dissidentes políticos, sobre a baixa efetividade da ROP nos primeiros anos de sua restauração no conjunto administrativo provincial. Segundo a lei provincial de 12 de junho de 1835, o presidente se comprometia a formar uma administração provincial para o setor das obras públicas. No entanto, a decisão sobre a restauração da antiga repartição se deu por opção do próprio presidente. Ao optar pela retomada dos trabalhos, Francisco Albuquerque foi pressionado pelos antigos empregados da repartição, que desejavam retornar para as suas respectivas funções, assim como foi cobrado pelas necessidades infraestruturais que estavam presentes desde a criação da “repartição particular” em 1822, cujo atual Inspetor, Firmino Âncora, também havia chefiado. Ou seja, a ROP não era encarada como um novo órgão administrativo em formação, mas sim como a continuidade da descontinuidade de épocas anteriores.

A fragilidade administrativa da ROP começava pelo seu próprio regulamento. Em 10 de agosto de 1835, Francisco Albuquerque deu continuidade ao processo iniciado com a

⁷⁰ APEJE, Col. Leis Provinciais de Pernambuco, Lei de nº. 9. 12 de junho de 1835.

⁷¹ BND, *Gazeta Universal*, 9 de abril de 1836.

publicação da lei provincial de 12 de junho de 1835, que visava, entre outros aspectos, organizar o setor de obras públicas de Pernambuco. Assim, foi elaborado um regulamento, composto por 24 artigos. A leitura integral deste material não foi possível, haja visto que somente alguns poucos artigos podem ser lidos indiretamente por meio dos relatórios, ofícios e demais arquivos do conjunto documental da ROP presente no APEJE. A ausência de sua publicação nos periódicos e arquivos se deve ao fato de que esse regulamento nunca foi finalizado e enviado para receber o parecer da ALP⁷². Nesse sentido, a ROP ficou entre 1835 até 1842 sob regimento de um regulamento provisório, sem força de lei. Foi justamente essa brecha legal que mobilizou o governo *baronista* a criar o polêmico regulamento de 1842, responsável por modificar muitos aspectos de seu antecessor.

Para completar, o regulamento gerava dúvidas entre os funcionários da administração e o governo provincial, conforme um ofício enviado ao presidente em 1º de outubro de 1835, pelo então administrador fiscal Amaro Francisco de Moura, que solicitava maiores esclarecimentos em relação a alguns artigos da ROP⁷³. O fato de que, nos ofícios e relatórios da ROP, os inspetores frequentemente se referiam ao documento como “regulamento provisório” ou “regulamento interino” corrobora com a afirmação de que ele nunca chegou a ser oficialmente publicado. Tornarei a abordar esse tema no tópico seguinte⁷⁴.

É verdade que o regulamento de 1835 e sua frágil implementação ajudam a explicar a baixa efetividade da ROP entre 1833 e 1835, mas não esgotam a análise do problema. Assim, examinaremos alguns fatores destacados por Silvio Zancheti para compreender o “marasmo” vivenciado pela ROP nesse período. Segundo o autor, o Ato Adicional de 1834 levou o governo provincial a um lento processo de reestruturação e adaptação, o que resultou na falta de atenção ao planejamento e à execução de um plano de ação para a ROP⁷⁵. O processo de institucionalização da Repartição, nesse sentido, não se efetivaria unicamente com a assinatura do presidente Francisco Albuquerque em junho de 1835; era necessário consolidá-la dentro da administração provincial, especialmente em razão das demandas orçamentárias, que absorviam uma parcela significativa das rendas provinciais.

Outro ponto relevante dizia respeito à relação entre os funcionários do núcleo administrativo da ROP e os membros da ALP. De acordo com Zancheti, havia excessiva burocratização no diálogo com o Legislativo, o que impactava tanto as definições orçamentárias

⁷² BND, Diário de Pernambuco, 2 e 20 de março de 1843.

⁷³ APEJE, Série OP, Códice 02, fl. 356.

⁷⁴ Ibidem, fl. 378, 379 e 380; Códice 03, fl. 221 e 242/241v.

⁷⁵ Zancheti, 1989, p. 78.

quanto a realização do diagnóstico necessário à formulação de um plano de ação consistente⁷⁶. Dessa forma, apenas a partir de 1836 foram iniciados o mapeamento das necessidades infraestruturais e a implementação dos primeiros planos de execução, superando o período de estagnação entre 1833 e 1835.

Maria Angela Souza acrescenta que a relação entre o governo provincial e as municipalidades, no que concerne aos funcionários da ROP, também era complexa, pois alguns membros do setor administrativo e dos canteiros de obras prestavam serviços à CMR⁷⁷. Esse vínculo impactava tanto a execução das posturas municipais quanto o plano de ação do governo provincial.

Outros fatores citados por Zancheti dizem respeito, respectivamente, à arrematação de mão de obra qualificada e ao sistema de arrematação. Na perspectiva do autor, as relações entre o setor público e o capital privado dificultavam a concretização do plano de ação da ROP⁷⁸. Nesse contexto, a ausência de normativas claras e eficazes sobre a organização dos “pregões” fazia com que a estruturação das empreitadas seguisse a tradição colonial portuguesa. De fato, como aponta Maria Angela Souza, havia arrematantes envolvidos em obras públicas pernambucanas desde meados do século XVIII⁷⁹. Partindo desse pressuposto, seria esperado que, ao longo da década de 1830, tanto o número de arrematantes quanto os valores investidos crescessem, sobretudo porque a lei antitráfico de 1831 incentivou a diversificação dos investimentos antes concentrados quase exclusivamente no tráfico transatlântico de escravizados.

Contudo, a presença desses investidores nunca foi considerada problemática pelas elites políticas da época. Pelo contrário, as legislações provinciais e os regulamentos delas decorrentes incentivavam a realização de obras pelo sistema de arrematação, visto que, na perspectiva dos políticos provinciais, arcar com custos e providências relacionadas ao abastecimento de materiais, arrematação e pagamento de trabalhadores, fiscalização e logística seria excessivamente oneroso para o poder público. O período mais propício para a execução de um plano de ação voltado à construção de obras sob administração direta talvez tenha ocorrido entre 1842 e 1844, quando o engenheiro-chefe Louis-Léger Vauthier deteve grande autonomia. No entanto, ainda assim, nota-se que a rede sociopolítica à qual o engenheiro estava vinculado incluía grandes investidores do governo *baronista* no setor de obras públicas,

⁷⁶ Zancheti, 1989, p. 78.

⁷⁷ Souza, 2002, pp. 116-117.

⁷⁸ Zancheti, Op. cit., pp. 78-79.

⁷⁹ Souza, Op. cit., p. 139.

o que permitiu a manutenção do sistema de arrematação como uma das principais formas de execução dos trabalhos.

Com o intuito de superar os desafios mencionados, a administração de Rego Barros (1837-1844) buscou reformular a ROP, conferindo-lhe um nível de importância proporcional à sua participação no orçamento provincial ao final da década de 1830. Assim, entre 1837 e 1838, o Barão utilizou sua rede de influência para convencer investidores, em sua maioria portugueses, a fundar a Companhia de Beberibe, cuja principal função era o abastecimento de água para a cidade do Recife – um problema histórico na província, que demorou a ser resolvido, haja visto que a consolidação do grupo ocorreu apenas dez anos depois. No âmbito tributário, o governo *baronista* instituiu um imposto interno inspirado na “décima urbana” aplicada na Província do Rio de Janeiro. Esse imposto predial auxiliava na arrecadação de recursos para a construção e manutenção de obras públicas. Além disso, o governo firmou contrato com a Companhia de Operários Alemães, que chegou a Pernambuco em 1839, trazendo 195 trabalhadores, com a expectativa de suprir a demanda por mão de obra especializada no setor da construção civil⁸⁰.

Para o presidente, a contratação desses profissionais era essencial para a implementação de seu projeto de governo. Em seu discurso de inauguração da ALP, em março de 1838, ele afirmou que os servidores da ROP, apesar de demonstrarem boa vontade no cumprimento de suas funções, não apresentavam desempenho satisfatório. Em sua visão, faltava a esses trabalhadores conhecimento técnico, algo indispensável para o exercício de suas atribuições e que, segundo ele, só poderia ser encontrado fora do Brasil⁸¹.

Rego Barros também sustentava que a utilização de mão de obra escravizada não era compatível com seu projeto de melhoramentos urbanos. Tanto que, em diversas ocasiões, tentou proibir o emprego de trabalhadores cativos nos canteiros de obras administrados por sua equipe. No entanto, contraditoriamente, a arregimentação de trabalhadores em situação de escravização predominou durante seu governo, sobretudo nas obras executadas pelo sistema de arrematação. Nesse modelo, os empreiteiros recorriam amplamente ao aluguel de escravizados para reduzir custos, uma vez que os valores orçamentários eram calculados com base nos vencimentos médios de artífices livres, que eram mais elevados.

⁸⁰ O engajamento foi facilitado pelo Dr. Luiz de Carvalho Paes de Andrada, representante brasileiro na Europa - Relatório apresentado pela Assembleia Legislativa de Pernambuco, sessão ordinária de 1839 ao ex.m.o presidente da província, Francisco do Rego Barros, p. 12 [Typ. de Santos & Companhia, 1841].

⁸¹ Falla recitada pelo Exm. Presidente Francisco do Rego Barros em razão da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, 1 de março de 1838, “Obras Públicas”, pp. 34-35 – CRL: Provincial Presidential Reports: Pernambuco.

O controverso projeto de *modernização* dos conservadores tinha como objetivo transformar o Recife à luz das grandes capitais europeias. As experiências de Rego Barros no continente europeu – especialmente na França – convenceram-no de que a referência ideal para sua empreitada seria um engenheiro civil estrangeiro. Todavia, antes da contratação de Louis-Léger Vauthier, em 1840, o presidente incorporou à administração provincial outro engenheiro de ascendência francesa, mas radicado no Brasil: Jules Boyer.

Segundo Alessandro Gomes, o governo provincial enfrentou grandes dificuldades para encontrar engenheiros civis disponíveis. O presidente tentou contratar um engenheiro hidráulico por meio de um correspondente na Holanda, mas sem sucesso, pois as condições propostas para o contrato não se alinhavam às expectativas de Rego Barros. Assim, em setembro de 1838, quando a Marinha convidou Jules Boyer para examinar o porto de Pernambuco, o Barão tentou recrutá-lo para a construção de um cais. A princípio, no entanto, Boyer foi designado pelo governo imperial para executar as seguintes missões:

[...] desobstruir o banco existente entre o Mosqueiro e o Poço através de uma barca de escavação; estreitar o canal entre os bairros do Recife e o de Santo Antônio com aterros laterais distantes um do outro 22 metros, e com isso impulsionar a força natural de escavação; revestir de cais toda a extensão portuária situada entre os dois bairros; e edificar uma calçada nas proximidades do Palácio da Presidência⁸².

Alessandro Gomes relata que Francisco do Rego Barros considerou prioritária a construção de um novo cais em Santo Antônio e, por isso, buscou recursos junto ao governo imperial. No entanto, o império liberou apenas quatro contos de réis, obrigando a província a cobrir os custos excedentes, que totalizaram 17:858\$725 réis, compensadas posteriormente pelo governo imperial. Jules Boyer ficou responsável pelos trabalhos, mas precisou, antes, resolver o problema do banco de areia entre o Mosqueiro e o Poço. Ele propôs importar da Europa uma máquina de escavação e construir, no Arsenal de Marinha, uma barca capaz de comportar o equipamento. Após intensas discordâncias e discussões, o projeto foi remetido à Câmara dos Deputados, acompanhado de pareceres dos oficiais militares⁸³.

Os debates parlamentares resultaram na suspensão da construção do Cais do Colégio, enquanto a província de Pernambuco conseguiu convencer o governo imperial de que as definições da plataforma do cais não prejudicavam o regime hidráulico do porto. A obra foi mantida, mas Boyer foi substituído pelo capitão-de-mar-e-guerra Luiz Antônio da Silva

⁸² GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. *Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramentos do porto do Recife no oitocentos*. 2016a, 395f. Tese (Doutorado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, p. 149.

⁸³ *Ibidem*, pp. 149-153.

Beltrão. Para Alessandro Gomes, a má reputação de Boyer, também destacada por Gilberto Freyre, originou-se desses episódios⁸⁴.

Em 16 de novembro de 1841, o Diário de Pernambuco publicou um artigo intitulado *A engenharia entre nós*, assinado pelo pseudônimo "O Philopatria", que criticava duramente Boyer. Segundo o articulista, o engenheiro recebia grandes quantias para realizar obras de baixa qualidade e omitia informações sobre orçamentos e prestação de contas. Ele argumentava ainda que as construções dos engenheiros estrangeiros poderiam ser executadas por profissionais brasileiros, como o Tenente-Coronel Firmino Âncora⁸⁵.

Em seu diário, Vauthier relatou que Boyer não foi bem recebido quando trabalhou na administração de obras públicas e que chegou a ser perseguido e ameaçado durante a execução do Cais de Santo Antônio e do projeto de canalização dos rios Beberibe e Camaragibe. As ameaças teriam sido feitas por um emissário de grupos que lucravam com o transporte por canoas⁸⁶. A análise dos periódicos da época indica que a construção do aqueduto gerou um evidente conflito de interesses com os proprietários de embarcações. Em 20 de novembro de 1838, por exemplo, um ofício determinava que os donos de madeiras, canoas e pedras deveriam remover seus pertences do local das obras no prazo de dez dias⁸⁷. Como nada foi feito até 29 de novembro, um novo ofício advertiu que a administração provincial realizaria a remoção às custas dos proprietários⁸⁸. Não há registros posteriores sobre o desdobramento da questão, exceto o pedido de desligamento de Boyer, anunciado em 16 de maio de 1840⁸⁹.

Independentemente dos sucessos ou fracassos enfrentados, o empenho demonstrado por Rego Barros entre 1837 e 1839 indicava que a administração das obras públicas receberia maior apoio durante seu governo do que nos anos anteriores. Como se tratava de um setor lucrativo, o fortalecimento da ROP atraiu investidores e acirrou disputas políticas. Afinal, as melhorias urbanas poderiam valorizar ou desvalorizar imóveis e bairros, facilitar ou dificultar o escoamento da produção dos engenhos, criar barreiras estratégicas e solucionar problemas históricos da província, como o alinhamento das ruas, a infraestrutura viária, a arborização, o abastecimento e a insalubridade.

⁸⁴ Gomes, Alessandro, 2016a, p. 153; Segundo Gilberto Freyre (1940, p. 102), Boyer fora o “memorável fazedor do Caes do Collegio”, em 1837, Caes que com três anos de existência se arruinaria, “precisando de hum grande reparo”, enquanto o Caes dos trapiches do Sr. Angelo Francisco Carneiro, “feito cá pelos nossos officiaes”, resistia magnificamente às águas e ao tempo.

⁸⁵ BND, Diário de Pernambuco, 16 de novembro de 1841.

⁸⁶ Diário de L.-L.V., anotação de 01 de outubro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

⁸⁷ BND, Diário de Pernambuco, 20 de novembro de 1838.

⁸⁸ Ibidem.

⁸⁹ Ibidem, 16 de maio de 1840.

Nesse contexto, Rego Barros conseguiu trazer para o Brasil, em 1840, um grupo de engenheiros franceses para compor, a princípio, o setor administrativo da ROP e, posteriormente, dirigi-lo, visando a transformação da província, especialmente de sua capital, por meio de melhoramentos urbanos. Assim, entre 1840 e 1846, Vauthier foi um dos principais responsáveis pela projeção e execução dos trabalhos, mas também um dos principais alvos da oposição *praieira*. Os periódicos da época difundiram termos como *estrangeirismo*, relacionado a debates nativistas, e *exclusivismo*, que denunciava o favorecimento da rede sociopolítica do presidente no funcionalismo público e sistema de arrematação.

2.2.3. O plano geral de melhoramentos urbanos e o regulamento de 1842: *modernização* conservadora e o *estrangeirismo* do Barão

Como vimos, no contexto da década de 1830, *modernização* e colonialismo não eram percebidos como contradição. Pelo contrário, a elite política do Recife observava com entusiasmo o desenvolvimento alcançado por outras nações a partir da Revolução Industrial e da propagação de um conceito que se tornaria um símbolo universal no Ocidente: o *progresso*.

Raimundo Arrais destaca que as discussões em torno do *progresso* despertavam grande interesse na sociedade recifense. O projeto de *modernização* conservadora⁹⁰, conduzido pelos conservadores sob a liderança do presidente Rego Barros, por meio de intervenções urbanas, prometia atender a esse anseio coletivo. Nesse período, cidades emblemáticas como Paris e Londres se destacavam não apenas pelo avanço tecnológico, mas também como centros de exploração das classes operárias, das massas camponesas e das populações em situação colonial⁹¹. Essas metrópoles serviram de inspiração para projetos implementados no Recife, que buscavam incorporar os valores associados ao *progresso*, à *modernização* e ao discurso *civilizacional*.

A difusão de ideais *modernos* provocava mudanças comportamentais, conforme observa José Lapa. A linguagem, os discursos dos agentes intelectuais, as soluções arquitetônicas, o desenho urbano e as ressignificações dos espaços públicos e privados, além das novas práticas

⁹⁰ O conceito de “modernização conservadora” designa processos de transformação econômica e institucional que preservam, em larga medida, as estruturas sociais e políticas preexistentes. Trata-se de uma modernização “sem ruptura”, em que o impulso por eficiência e progresso técnico convive com a manutenção das hierarquias e formas de dominação tradicionais. No caso do governo de Francisco do Rego Barros (1837–1845), a política de melhoramentos urbanos promovida pela Repartição de Obras Públicas pode ser compreendida nessa chave, pois articulava um discurso de *progresso* e racionalização administrativa sem questionar as bases escravistas e oligárquicas da sociedade pernambucana. Sobre a noção de modernização sem ruptura. Cf. EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840–1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

⁹¹ Arrais, 2004, pp. 12-13.

de conservação e cuidados com a saúde, passaram a integrar esse projeto⁹². No entanto, a *modernidade*, vinculada à racionalidade burguesa, demandava um processo pedagógico para *civilizar* as camadas populares de Pernambuco, que eram vistas como atrasadas.

Williams Souza argumenta que a gestão pública urbana emergiu nesse período como elemento relevante, uma vez que a urbanização desempenhava uma função pedagógica, promovendo preceitos de *civilidade* por meio de práticas disciplinares herdadas da experiência colonial e escravista⁹³. Além das posturas municipais e das novas regras de comportamento impostas pelas leis provinciais, Raimundo Arrais observa que o aspecto pedagógico das cidades levou administradores, historiadores, médicos, padres e outros agentes sociais a disseminarem mensagens ideológicas por meio de modelos arquitetônicos, inscrições em mármore e da escolha de nomes de ruas e praças⁹⁴.

O desejo de transformar Recife em uma verdadeira capital *moderna*, à semelhança dos grandes centros urbanos, e de estabelecer um sistema de comunicação eficiente com outras províncias angariaram inúmeros apoiadores à política de Rego Barros. Entre 1837 e 1844, seu governo foi marcado pela presença de engenheiros e artífices estrangeiros na administração e nos canteiros de obras da ROP. Nesse período, promoveu calçamentos, abertura de ruas, encanamento de água, além da construção de edifícios como o Teatro de Santa Isabel, pontes, estradas e investimentos em projetos higienistas. Em suma, colocou a *modernização* urbana no cerne de seu projeto governamental.

Para alcançar esse propósito, Rego Barros contratou engenheiros franceses para a ROP. Em setembro de 1840, chegaram ao Recife Pierre-Victor Boulitreau⁹⁵, Louis-Léger Vauthier e Henri-Auguste Milet – este último um comerciante que, com a anuência do presidente, foi promovido engenheiro. Vauthier assumiu a direção dos trabalhos, inicialmente como líder do corpo de engenheiros e, a partir de 1842, como engenheiro-chefe da instituição, a partir da publicação de um novo regulamento. Para apoiá-lo, também foram contratados os engenheiros Joseph Jean-Jacques Morel, Florian Désiré Portier e Louis Férrol Buessard. Assim, consolidava-se a presença francesa na estrutura administrativa e técnica da ROP.

⁹² LAPA, José Roberto do Amaral. *A cidade: os cantos e os antros: Campinas 1850-1900*. São Paulo: Editora da USP; Campinas: Editora da UNICAMP, 2008, pp. 17-19.

⁹³ Souza, 2012, p. 35.

⁹⁴ Arrais, 2004, pp. 13-14.

⁹⁵ Pierre-Victor Boulitreau prestava serviços militares como “conducteur” no Serviço de Obras Públicas da Bretanha quando foi recomendado por Vauthier para fazer parte do projeto de melhoramento urbano da Província de Pernambuco. No Brasil Boulitreau foi um dos companheiros mais próximos a Vauthier, protagonizando a execução de diversas obras para a CMR.

A presença de engenheiros estrangeiros foi bem recebida por setores da sociedade alinhados às propostas dos conservadores, mas também alimentou críticas ao suposto *estrangeirismo* do Barão. Esse discurso, que já se manifestava desde o recrutamento de quase duzentos artífices alemães no final da década de 1830, ganhou força em razão da disputa por postos de trabalho especializados. As críticas atingiram seu ponto mais intenso em 25 de maio de 1842, quando o novo regulamento da ROP, aprovado pela ALP, consolidou a liderança de Vauthier e reduziu o espaço de Firmino Âncora e de outros funcionários veteranos – episódio que explicitou as tensões entre técnicos estrangeiros e quadros locais.

Dessa maneira, antes mesmo da publicação do novo regulamento, Vauthier se envolveu em embates com o então diretor da ROP. É possível perceber por meio da análise de seu diário que o engenheiro francês tinha fácil acesso à casa de Rego Barros, de outros políticos e da sociedade mais abastada de Pernambuco. Pela sua experiência acadêmica e profissional, que na verdade era bem curta, a organização do setor de obras públicas era muito amarrada a burocracias e dependente do sistema de arrematação. Para ele, esse modelo desqualificava o trabalho, pois empreiteiros lucravam com o uso de mão de obra escravizada, precarizavam os canteiros de obras, atrasavam entregas e geravam gastos adicionais com reparos e manutenção.

Firmino Âncora via em Vauthier uma ameaça à sua posição e aos demais funcionários administrativos. Silvio Zancheti sugere que Âncora apresentava uma falta de iniciativa, possivelmente relacionada à sua prática conservadora adquirida ao longo de anos na instituição, além de uma compreensão limitada das pretensões políticas do presidente⁹⁶. Vauthier descreveu Âncora como alguém de “ar dissimulado e pesadão”, que carregava consigo uma expressão melancólica, fruto de sua “inveja e medo de ser substituído por um moço de 25 anos”. Entretanto, o engenheiro francês reconhecia em Âncora a “única mola ativa dessa máquina malmontada” e demonstrava interesse em mantê-lo em “sua” organização, como assim a chamava⁹⁷.

Vauthier, no entanto, mostrava-se pouco disposto a estabelecer boas relações com os demais funcionários da ROP. Em uma anotação de 3 de novembro de 1840, registrou que o ajudante de engenheiros Joaquim de Fonseca Soares de Figueiredo se queixou ao presidente por ele ter virado um ofício sobre a mesa para que não o lesse, atitude vista como uma demonstração de desconfiança e falta de “cavalheirismo”. O Barão tentou minimizar a situação,

⁹⁶ Zancheti, 1989, p. 81.

⁹⁷ Diário de L.-L.V., anotação de 21 de setembro (em referência ao dia 10) e de 01 de outubro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

mas Vauthier desabafou em seu diário, classificando Figueiredo como “preguiçoso, estúpido, vaidoso e um verme”⁹⁸. O desenhista da ROP, Sr. Grilo, também foi alvo de críticas sarcásticas. Segundo Vauthier, se o desenhista julgasse com a mesma retidão geométrica com que executava as operações gráficas os meliantes deveriam ficar muito felizes⁹⁹.

Assim, o posicionamento firme de Âncora, que buscava sempre frenar o ímpeto de Vauthier, era compatível com a ameaça que o engenheiro e seus demais companheiros representavam. Contudo, seus receios se confirmaram. Dois anos após a chegada do corpo de engenheiros franceses, o regulamento de 25 de maio de 1842 foi publicado, alterando as relações de poder na instituição e culminando na demissão de Âncora em 1843.

Desde antes, Rego Barros manifestava a intenção de reformular a estrutura da ROP. O relatório provincial de 1840 já indicava insatisfações com o regulamento provisório de 1835, que, segundo ele, gerava “inconvenientes no núcleo administrativo da instituição”¹⁰⁰. Em março de 1841, o presidente começou a elaborar com seus pares, possivelmente com o auxílio de Vauthier, as primeiras disposições do novo regulamento. Todavia, conforme narrado pelo engenheiro em seu diário, Âncora frequentemente barrava diversas propostas. Como solução provisória, Rego Barros nomeou Vauthier chefe do corpo de engenheiros, retirando a atribuição de Âncora e concedendo maior autonomia aos engenheiros recém-chegados.

Apenas a aprovação de um novo regulamento garantiria a liberdade administrativa almejada por Vauthier e superaria, na ótica *baronista*, as fragilidades estruturais da ROP. Em 1842, Rego Barros informou à ALP que o texto do regulamento estava finalizado¹⁰¹. Quase três meses depois, em 25 de maio de 1842, o documento foi implementado. As novas disposições atraíram o olhar crítico da imprensa política *praieira*, especialmente durante as eleições de 1844, conforme veremos posteriormente.

O “Regulamento da Repartição das Obras Públicas da Província de Pernambuco”, também denominado “Regulamento de Contabilidade”, possuía 31 artigos organizados em cinco títulos: 1) Atribuições e organização geral (art. 1 ao art. 20); 2) Das nomeações e acessos aos diversos graus (art. 21 ao art. 22); 3) Das penas (art. 23 ao art. 24); 4) Dos ordenados e várias despesas do serviço (art. 25 ao art. 26); e 5) Disposições gerais (art. 27 ao art. 31). O

⁹⁸ Diário de L.-L.V., anotação de 03 de novembro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

⁹⁹ Ibidem, anotações de 17 e 18 de novembro de 1840.

¹⁰⁰ Relatório que á Assembleia Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinária de 1840 o excellentissimo presidente da mesma provincia, Francisco de Rego Barros, 1 de março de 1840, p. 10 – CRL: Provincial Presidential Reports: Pernambuco.

¹⁰¹ Ibidem, 1 de março de 1842, p. 19 – CRL: Provincial Presidential Reports: Pernambuco.

regulamento definiu as atribuições e os cargos da administração da ROP, que assumiu a responsabilidade pela formação de projetos, orçamentos, execução e conservação de todas as obras de interesse público custeadas pelos cofres provinciais¹⁰².

A ROP dispunha de um engenheiro-chefe, um inspetor fiscal e demais engenheiros e empregados conforme a necessidade. De forma geral, cabia ao engenheiro-chefe a direção de todas as obras públicas provinciais, subordinado diretamente ao presidente da província. Como em outras províncias do Império, o presidente mantinha uma relação próxima com a organização responsável pela gestão urbana, participando ativamente da tomada de decisões. O engenheiro Vauthier, em suas anotações pessoais, descreve a colaboração constante com Rego Barros, que o orientava, aconselhava e mediava conflitos. Abaixo do engenheiro-chefe, nessa distribuição hierárquica, estava outros engenheiros e demais agentes secundários que operavam conforme as indicações da chefia, que teria autonomia para gerir seu gabinete, dotando-o dos empregados necessários ao “bom andamento do serviço”¹⁰³.

O art. 5 especificava as atribuições do engenheiro-chefe, que incluíam a elaboração de projetos e orçamentos, regulamentação das condições de arrematação (sempre submetidas à aprovação do presidente), direção e fiscalização das obras, comunicação constante com outros agentes administrativos e a gestão da contabilidade do serviço. Esse cargo também era responsável pela certificação necessária aos pagamentos dos arrematantes¹⁰⁴.

Pela análise do documento, fica subentendido que o engenheiro-chefe precisava dialogar com várias instâncias administrativas, como a Tesouraria Provincial, o gabinete presidencial, a ALP e arrematantes já inseridos no mercado das obras públicas, além de potenciais investidores. Dessa maneira, o escolhido precisava ser uma pessoa de confiança e muito bem articulada. Possivelmente, Vauthier estava sendo preparado para assumir esta função desde sua chegada, pois as anotações em seu diário pessoal sinalizam que Rego Barros rapidamente buscou inserir o engenheiro francês na rotina de sua rede sociopolítica ligada aos conservadores. Assim, Vauthier participou entre 1840 e 1841 de diversos bailes, jantares, visitas e encontros pessoais e profissionais com funcionários públicos, vereadores e deputados provinciais e gerais, além de

¹⁰² BND, Diário de Pernambuco, 22 de junho de 1842. Parte oficial: publicação do “Regulamento da Repartição das Obras Públicas da Província de Pernambuco” de 25 de maio de 1842.

¹⁰³ Ibidem.

¹⁰⁴ Ibidem.

grandes traficantes de escravizados, senhores de engenho, médicos higienistas e membros mais abastados da sociedade recifense¹⁰⁵.

Ao Inspetor Fiscal, outro cargo de muita importância dentro da estrutura da ROP, cabia a verificação da contabilidade do serviço e o exame das contas em paralelo ao orçamento das obras e a expedição ou desautorização em relação dos títulos de pagamento feitos pelo cofre provincial. Para tanto, o Inspetor precisava apresentar relatórios semestrais sobre as despesas com as obras públicas a partir da recepção dos orçamentos, contratos de arrematação e demais papéis relativos à fiscalização. Por fim, o art. 14 também assegurava que ele teria em seu gabinete os empregados que fossem necessários ao andamento do serviço¹⁰⁶.

Uma discussão política, em 1843, expôs divergências quanto à eficiência do novo regulamento. Para um articulista identificado como “W”, o regulamento de 25 de maio de 1842 favorecia a prevaricação, permitindo que Vauthier retirasse grandes somas da Tesouraria Provincial sem fiscalização adequada. Para “W”, o regulamento de 1835 promovia relações mais equilibradas entre Inspetor Fiscal e Administrador Fiscal, reduzindo as possibilidades de corrupção. Por outro lado, defensores do governo *baronista* argumentavam que o antigo regulamento gerava confusão e burocracia, enquanto o novo separava claramente as funções de execução e fiscalização¹⁰⁷.

O novo regulamento também redefiniu os papéis dos engenheiros provinciais, organizando-os em primeira e segunda classe, embora sem especificações claras sobre vencimentos ou atribuições distintas. Além disso, havia ajudantes de 1ª e 2ª classe, mestres de obras, oficiais e apontadores. O Título 2 determinava que todas as nomeações deveriam ser feitas pelo presidente da província, exceto para os ajudantes, cuja nomeação dependia de propostas do engenheiro-chefe¹⁰⁸.

O Título 3 tratava das penalidades, destacando a hierarquia como princípio fundamental da ROP. Nessa proposição, insubordinações poderiam resultar em censura, suspensão ou demissão. Já o Título 4 abordava as despesas do serviço, incluindo estadias e deslocamentos ajustáveis pelo presidente. Os funcionários tinham direito a uma residência equipada com instrumentos, livros e materiais necessários ao trabalho. Por fim, o Título 5 apresentava

¹⁰⁵ Diário de L.-L.V., anotações de 21 de setembro e 16 de novembro de 1840 e 08 de janeiro de 1841. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

¹⁰⁶ BND, Diário de Pernambuco, 22 de junho de 1842. Parte oficial: publicação do “Regulamento da Repartição das Obras Públicas da Província de Pernambuco” de 25 de maio de 1842.

¹⁰⁷ Ibidem, 18 de março de 1843

¹⁰⁸ Ibidem, 22 de junho de 1842. Parte oficial: publicação do “Regulamento da Repartição das Obras Públicas da Província de Pernambuco” de 25 de maio de 1842.

disposições gerais, estipulando que os materiais e documentos produzidos pela ROP pertenciam ao governo provincial. Além disso, o regulamento permitia a execução de trabalhos custeados pelo governo imperial, aplicando as regras provinciais na ausência de regulamentos gerais¹⁰⁹.

Conforme observado, as mudanças não foram bem aceitas pelos *praiheiros*, e o novo regulamento recebeu diversas críticas, expressas por meio de artigos, comunicados e correspondências, especialmente no *Diário Novo*, o principal periódico oposicionista. Segundo Claudia Poncioni, ao assumir a função de engenheiro-chefe, Vauthier buscou estruturar a ROP seguindo os moldes franceses, enfatizando a subordinação hierárquica e adotando uma abordagem metodológica pautada no planejamento, na direção e na fiscalização das obras. Dessa forma, a ROP tornou-se menos burocrática e mais eficiente, contando com funcionários qualificados e organizados de maneira estruturada¹¹⁰.

Outro ponto destacado pela historiadora diz respeito à relação entre o público e o privado na França. Conforme explica a autora: “o Estado assegura as infraestruturas onerosas: compra de terrenos, construção de pontes, túneis e vias. As companhias privadas obtêm a exploração das linhas após construírem as superestruturas (trilhos, estações, sinalização)”¹¹¹. Ela estabelece um paralelo entre o sistema de arrematação de obras públicas no Brasil e o modelo francês de empreitadas, comparando a exploração empresarial das ferrovias com a construção e manutenção de pedágios e casas de barreiras. Contudo, conforme será abordado no próximo capítulo, essas relações de parceria, bem como os lucros e benefícios políticos delas decorrentes, eram significativamente mais complexos.

Com base no novo regulamento, Vauthier estabeleceu condições para a execução das obras, conforme destaca Silvio Zancheti¹¹². Essas obras deveriam ser planejadas segundo critérios objetivos, contar com recursos financeiros adequados, assegurar qualidade material e técnica, além de manter autonomia em relação a interesses particulares. A prioridade da ROP foi a construção de estradas que facilitassem o escoamento da produção das áreas açucareiras para as zonas portuárias. Para tanto, os serviços foram distribuídos da seguinte forma: Pierre-Victor Boulitreau ficou responsável pelas obras do Teatro de Santa Isabel e por outros projetos nos arredores do Recife; Florian Désiré Portier supervisionou a estrada do Norte; Joseph Jean-Jacques Morel ficou encarregado da estrada do Sul e da ponte do Recife; Louis Férrol Buessard assumiu a estrada de Paudalho; Henri-Auguste Milet foi responsável pelo mapeamento da

¹⁰⁹ BND, Diário de Pernambuco, 22 de junho de 1842. Parte oficial: publicação do “Regulamento da Repartição das Obras Públicas da Província de Pernambuco” de 25 de maio de 1842.

¹¹⁰ Poncioni, 2010, pp. 344-345.

¹¹¹ Ibidem, p. 338.

¹¹² Zancheti, 1989, p. 82.

província e pela construção da cadeia de Limoeiro. Por fim, o engenheiro alemão Augusto Kersting, contratado pela província para liderar a Companhia de Operários Alemães e dirigir as obras na estrada de Vitória de Santo Antão. Kersting permaneceu à frente do projeto até seu falecimento, em 1842, momento em que suas responsabilidades foram redistribuídas entre os engenheiros da ROP¹¹³.

Após essa redistribuição, os engenheiros Morel e Buessard passaram a acompanhar os trabalhos na estrada de Vitória, enquanto a estrada do Sul, anteriormente sob responsabilidade de Morel, foi transferida para Milet¹¹⁴. Entre 1840 e 1844 as principais obras executadas pela ROP via administração e hasta pública foram as seguintes:

Quadro 2: Principais obras executadas pela Repartição de Obras Públicas (1840-1844)¹¹⁵

Obras executadas (1840-1844)	Período
Ponte do Anjo	1840
Ponte de Goiana	1840
Obras na Estrada do Sul	1840-1842
Obras na estrada de Vitória de Santo Antão	1840-1843
Barreira do Jequiá	1841
Obras no Palácio dos Antigos Governadores	1841
Casa da Guarda	1841
Nivelamento da Estrada de Apipucos	1841
Obras na Estrada de Santo Amaro	1841-1843
Obras na Estrada de Parnamirim	1842
Barreira da Estrada do Sul	1842
Reparos na Ponte do Recife	1842
Reparos no Aterro dos Afogados	1842
Tapamento do Arrombo de Santa Tereza	1842
Alargamento do Varadouro em Olinda	1842
Obras iniciais do Teatro de Santa Isabel	1842
Obras na Estrada do Sul	1842
Obras na Ponte suspensa da Caxangá	1842
Obras na Estrada de Paudalho	1842-1843
Obras na Estrada do Norte	1842-1844
Nivelamento de ruas e empedramento do aterro da Boa Vista	1843

¹¹³ Barbosa, 1974, p. 21.

¹¹⁴ Freyre, 1940, pp. 120-122.

¹¹⁵ Barbosa, Op. cit.; APEJE, Série OP, Códices: 04 e 10-17.

Obras na estrada do Cabo	1843
Reformas no Tribunal da Relação e Cais do Colégio	1843
Alargamento do Varadouro de Olinda	1843
Obras na Estrada de Olinda (Vale da Tacaruna)	1843-1844

Durante esse período, o governo provincial enfrentou dificuldades no abastecimento de materiais, na arregimentação e no pagamento de trabalhadores, além de atrasos nas entregas por parte dos arrematantes. Há também indícios de prevaricação, superfaturamento e corrupção envolvendo governos provinciais, funcionários públicos e empreiteiros ao longo das décadas de 1830 e 1840. No entanto, esse período também foi marcado por mudanças significativas na gestão pública urbana.

Para Silvio Zancheti, o maior sucesso foi a construção de estradas, impulsionada por interesses comuns da elite política e econômica. Possivelmente, foi essa a maior herança deixada pela ROP para a posteridade. Contudo, o autor ressalta que, apesar do ímpeto e empenho demonstrado por Rego Barros e seus pares, o projeto *modernizador* idealizado pelo Barão não foi totalmente concretizado. Quando deixou a presidência em 1844, a ROP havia deixado diversas obras inacabadas, incluindo pontes, estradas, alinhamento de ruas, calçamentos, obras de abastecimento e salubridade, além de edifícios públicos, como o Teatro de Santa Isabel¹¹⁶. Para completar, a vitória da oposição *praieira* nas eleições gerais de 1844 desmobilizou e desconfigurou o setor administrativo da ROP, restaurando diversas disposições do antigo regulamento provisório de 10 de agosto de 1835.

2.2.4. *Quando todos os bichos sahem da concha*: a ascensão *praieira* e as eleições gerais de 1844 no Recife

Segundo Izabel Marson, na década de 1830 a política pernambucana foi marcada pelo fortalecimento das alianças entre famílias importantes da região, como os Cavalcanti de Albuquerque, os Rego Barros e os Barretos. Paralelamente, havia uma aproximação desse grupo, liderado pelos Cavalcanti, com o então regente Pedro de Araújo Lima, o que ampliava a influência desse conchavo no cenário político, atraindo magistrados e proprietários de grande prestígio, como Nabuco de Araújo, Figueira de Melo, Nunes Machado e Urbano Sabino¹¹⁷. Com essa rede, os Cavalcanti consolidaram uma hegemonia que garantia presença simultânea em diferentes instâncias de poder, tanto provinciais quanto imperiais, independentemente da

¹¹⁶ Zancheti, 1989, p. 83.

¹¹⁷ Marson, 1987, pp. 192-192.

composição ministerial¹¹⁸. Para Paulo Cadena, esse momento significou não o início, mas o auge do “enfeudamento” da política pernambucana¹¹⁹.

Nesse contexto, a nomeação de Francisco do Rego Barros para a presidência da província em 1837 expressava a força dessa engrenagem. Parente de Hollanda Cavalcanti e irmão do ministro da Guerra, Sebastião, Francisco do Rego Barros rapidamente conquistou protagonismo próprio. Tornou-se figura de mediação entre conservadores e liberais, articulando projetos que pretendiam *modernizar* o Recife e reforçar a autoridade central¹²⁰. Entre suas iniciativas mais ambiciosas estava o *plano geral de melhoramentos urbanos*, concebido como instrumento de *progresso* e de propaganda administrativa. Nesse objetivo, foi a ROP a principal responsável por dar materialidade às reformas, tornando-se peça estratégia na disputa política local.

Contudo, essa centralidade política de Rego Barros não se deu sem tensões. A ascensão de seu prestígio e o controle sobre os recursos provinciais começaram a gerar desconfortos dentro do próprio campo situacionista. Figuras inicialmente ligadas ao arranjo Cavalcanti-Rego Barros, como Nunes Machado e Urbano Sabino, passaram a se sentir preteridas nas distribuições de cargos e contratos, sobretudo após as reformas administrativas e a crescente influência da ROP¹²¹. Essa exclusão progressiva abriu espaço para a reorganização de lideranças descontentes em torno de novas bandeiras oposicionistas.

Foi nesse terreno que emergiu, a partir de 1842, o chamado “Partido Nacional”, logo conhecido como “praieiro”. O grupo reunia dissidentes de diferentes matizes – desde moderados como Vilella Tavares até conservadores afastados do círculo governista, como os próprios Nunes Machado e Urbano Sabino, além de setores do comércio urbano e tipógrafos. O movimento ganhou visibilidade especialmente entre 1842 e 1844, quando a concentração de poder nas mãos de Rego Barros se somou às críticas ao *estrangeirismo* e *exclusivismo*, presentes, especialmente, no setor de obras públicas.

¹¹⁸ De acordo com Marcus Carvalho e Bruno Câmara (2011, p. 364), Araújo Lima foi fundamental para a consolidação da hegemonia dos Cavalcanti em Pernambuco, ao promover para o Senado tanto Hollanda Cavalcanti, representante do Partido Liberal, quanto Francisco Cavalcanti, representante do Partido Conservador. Dessa forma, a representação política estava assegurada e não dependia de mudanças no gabinete ministerial. Não por acaso, ganhou fama o conhecido verso: “Quem viver em Pernambuco há de estar desenganado: ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado”. Cf. CARVALHO, Marcus J. M. de; CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *A Rebelião Praieira*. In. DANTAS, Monica (org). *Revolutas, motins e revoluções: homens livres pobres e libertos no Brasil do século XIX*. São Paulo: Alameda, 2011, pp. 357-389.

¹¹⁹ CADENA, Paulo H. F. *Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844)*. 2011, 188f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, p. 121.

¹²⁰ Carvalho; Câmara, Op. cit., p. 364.

¹²¹ Marson, 1987, pp. 189-191.

As críticas direcionadas ao *exclusivismo* estavam relacionadas, dentre outros aspectos, à relação entre membros e aliados do partido nascente e a ROP. No olhar *praieiro*, o regulamento introduzido em 1842 restringia o acesso a contratos de arrematação e beneficiava trabalhadores estrangeiros, reforçando o monopólio *guabiru*¹²² sobre os investimentos e empregos públicos. O embate em torno da ROP tornava-se, assim, um reflexo da disputa mais ampla contra a hegemonia Cavalcanti-Rego Barros. Obras, ruas e edifícios, mais do que sinais de um discurso *modernizador*, eram transformados em símbolos eleitorais, difundidos pela imprensa e apropriados como trunfos políticos.

Esse processo de concentração de poder esteve diretamente vinculado também às mudanças de ordem política e eleitoral que marcaram a década de 1840. As reformas centralizadoras, a reorganização do sistema de qualificação e a distribuição de cargos estratégicos contribuíram para ampliar o sentimento de exclusão entre antigos aliados de Rego Barros. Foi nesse ambiente de disputas, agravado pelas eleições de 1842 e 1844, que os dissidentes articularam uma oposição mais consistente, encontrando na imprensa e no debate público as principais armas contra o monopólio *guabiru*.

Araújo Lima procurou implantar em Pernambuco um programa regressista de centralização política e administrativa, inspirado no modelo fluminense, que prometia *modernização* urbana e *progresso* econômico. Inicialmente, como visto anteriormente, magistrados e bacharéis como Nunes Machado, Peixoto e Urbano Sabino apoiaram essas pautas conservadoras, alinhando-se às leis revisionais e à agenda do regresso. Contudo, as reformas centralizadoras acabaram afetando seus interesses, abrindo caminho para que esses antigos aliados se aproximassem dos derrotados das insurreições de 1842 em Minas Gerais, São Paulo e Pará, e se constituíssem uma oposição legal aos conservadores¹²³. A ROP, responsável pela execução do plano geral de melhoramentos urbanos, tornou-se um dos instrumentos materiais dessa disputa, ao transformar suas obras e contratos em símbolos de poder e exclusão.

A partir de 1838, acordos entre liberais e conservadores permitiram vitórias eleitorais pontuais, como as eleições de Nunes e Peixoto para a Assembleia Geral, além da ascensão de

¹²² As designações *guabirus* e *praieiros* expressavam, de forma simbólica e pejorativa, a polarização política vivida em Pernambuco durante as décadas de 1840 e 1850. O termo *guabiru*, de origem tupi (*gwa'ybyra*), significa “rato do mato” ou “rato grande”, e passou a ser usado pelos liberais para caracterizar os conservadores como ardilosos e apegados ao poder, atuando nos bastidores da administração provincial. Já *praieiro* referia-se inicialmente à localização da redação do jornal *Diário Novo*, situado na Rua da Praia, no Recife, principal órgão de imprensa liberal. Contudo, o termo também carregava uma conotação depreciativa: nas proximidades dessa rua, dentre outras, era despejado o conteúdo dos barris de dejetos, conhecidos como “tigres”, transportados por escravizados até o mar. Assim, a alcunha *praieiro*, embora assumida como identidade política pelos liberais, tinha originalmente uma dimensão de escárnio, associando o grupo a um espaço urbano marginalizado e insalubre.

¹²³ Marson, 1987, pp. 198-201.

Urbano Sabino em 1839 e 1841¹²⁴. Contudo, em 1842, a máquina eleitoral organizada por Rego Barros e Hollanda inviabilizou novas conquistas, sobretudo com o controle sobre juízes de paz, delegados e subdelegados após a reforma do Código do Processo. Como lembram Marcus Carvalho e Bruno Câmara, as eleições passaram a ser rigidamente controladas: mesas de qualificação definiam quem podia votar e as autoridades provinciais, subordinadas ao ministério, garantiam os resultados por meio da manipulação de cargos e, quando necessário, da mobilização de milícias¹²⁵.

Para historiadores como Manoel Cavalcanti Junior e Paulo Cadena, a nomeação e o posicionamento de Rego Barros na presidência provincial estavam especialmente alinhados ao programa conservador de Araújo Lima, e sua gestão foi marcada por momentos distintos¹²⁶. Apesar de comumente mencionado como presidente entre 1837 e 1844, os meses de abril a dezembro de 1841 foram marcados por uma breve ausência. Nesse período, assumiu interinamente Manuel de Souza Teixeira, então presidente da CMR.

Quando começaram a circular boatos sobre o afastamento de Rego Barros, em janeiro de 1841, o engenheiro Vauthier demonstrou preocupação. Em seu diário, registrou que Clémentine de Vareilles, esposa do Dr. Joaquim de Moraes Sarmiento, confirmara que o presidente de fato deixaria o cargo, afirmando ao marido que não permaneceria nem três meses no governo. Após saber dessas informações, segundo o próprio diário, Vauthier passou a tentar se reunir com o presidente, que se mostrava pouco disposto a conversar sobre o assunto. Além disso, o engenheiro procurou a segunda via de seu contrato, visto que sua contratação estava respaldada pelo apoio político e pelas ações de Rego Barros. Na prática, segundo Vauthier, o período de ausência do presidente representou um momento de grandes dificuldades para a realização das atividades da ROP¹²⁷.

Quando Rego Barros retornou ao cargo, em meados de dezembro de 1841, intensificou-se sua aproximação política com os Cavalcanti de Albuquerque, liderados por Francisco e Hollanda. Como reflexo, as disputas eleitorais se agravaram em 1842 e 1843, quando Nunes e Sabino acusaram Rego Barros e Hollanda de boicote e de monopólio nas nomeações. Segundo Izabel Marson, tais desentendimentos estavam ligados à campanha empreendida por esses bacharéis contra a permanência de Rego Barros na presidência da província.

¹²⁴ Cadena, 2011, p. 141.

¹²⁵ Carvalho; Câmara, 2011, p. 361.

¹²⁶ Cavalcanti Jr. 2001; Cadena, Op. cit.

¹²⁷ Diário de L.-L.V., anotação de 13 e 16 de janeiro e 5 de abril de 1841. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

A ruptura definitiva entre os grupos encontrou na imprensa seu principal palco: de um lado, os opositores se expressavam em periódicos como o *Diário Novo*; de outro, os *guabirus* se defendiam pelo *Diário de Pernambuco* e por folhas menores. O primeiro, publicado pela *Tipografia Imparcial*, surgiu sob a direção de Luís Inácio Ribeiro Roma, irmão de Abreu e Lima e filho do Padre Roma, figura de destaque na Revolução de 1817. O segundo, por sua vez, fundado por Antonino José de Miranda Falcão em 1825 e vendido para Manuel Figueroa de Faria em 1835, era impresso na *Tipografia União* e sustentado por importantes representantes do pensamento conservador, como Maciel Monteiro e Nabuco de Araújo. Esse embate permitiu aos *praieiros* consolidar uma narrativa crítica, posicionando a ROP como signo das práticas oligárquicas e *exclusivistas* da administração provincial¹²⁸.

A consolidação do Partido *Praieiro* resultou, assim, da insatisfação de deputados e funcionários públicos excluídos do processo eleitoral de 1842. A retórica oposicionista ganhou força ao denunciar práticas de corrupção, *estrangeirismo* e favorecimento pessoal, temas capazes de mobilizar os descontentes diante da escassez de cargos e oportunidades. Para Marson, essa retórica levou os *baronistas* a serem comparados com os rebeldes liberais de 1842 e aos confederados de 1824¹²⁹. Os próprios *praieiros*, no entanto, defendiam-se reiterando sua adesão à ordem legal e sua distância de projetos insurrecionais.

Na observação de Marcus Carvalho e Bruno Câmara, embora ancorado em raízes oligárquicas, o partido não surgiu com o intuito de promover rupturas radicais¹³⁰. Na verdade, tratava-se de um grupo empenhado em garantir espaço político dentro das instituições, apoiado por uma base avessa a grandes desmantelamentos. Para os autores supracitados, as disputas em torno da instituição foram importantes para o fim da política conciliatória e o estopim teria sido a limitação ao espaço de atuação de pequenos e médios investidores no mercado das arrematações de obras públicas, a partir da introdução de um novo regulamento em 25 de maio de 1842¹³¹. Assim, ao reagir às políticas de Rego Barros – como a imposição de impostos, o livre-cambismo, a regulamentação fundiária, os contratos de arrematação e o recrutamento de trabalhadores estrangeiros para a ROP –, os *praieiros* procuravam enfraquecer gradualmente o monopólio *guabiru* e conquistar adeptos. É nesse pano de fundo que ganha força sua retórica contra o “despotismo” e “regressismo” e que uma instituição como a ROP se torna um dos principais alvos entre 1842 e 1844 – quando ocorrem mudanças regulamentares, desarranjos

¹²⁸ Marson, 1987, p. 205.

¹²⁹ Ibidem, pp. 208-211.

¹³⁰ Carvalho; Câmara, 2011, p. 362.

¹³¹ Ibidem, p. 365.

políticos e posteriormente as eleições gerais de 1844 no Recife. É justamente nesse período eleitoral que, segundo uma publicação no *Diário de Pernambuco* de 19 de agosto de 1844, “todos os bichos sahem da concha”¹³².

Segundo Manoel Nunes Cavalcanti Jr., o processo eleitoral de 1844 em Pernambuco se dividiu em três etapas distintas. A primeira, realizada em agosto, foi destinada à escolha de juizes de paz e já expôs o clima de tensão: os *baronistas* tentaram fragmentar o eleitorado da oposição ao criar a freguesia de São José, desmembrada de Santo Antônio. A manobra, contudo, foi enfrentada por forte reação popular, articulada pela *Praia*, que garantiu vitórias parciais e mostrou sua capacidade de mobilização. Em setembro ocorreram as eleições primárias, nas quais os votantes escolheram os eleitores do Colégio Eleitoral e também novos juizes de paz e vereadores¹³³. Esse momento foi especialmente conturbado: tumultos na freguesia dos Afogados, o fechamento de mesas eleitorais e a circulação de grupos armados de cacete revelaram como o processo estava permeado por ilegalidades e intimidações. Finalmente, em outubro, o Colégio Eleitoral reuniu-se para as eleições secundárias e confirmou a força dos *praieiros*, que conquistaram a maioria das cadeiras destinadas a Pernambuco na Câmara dos Deputados¹³⁴.

Esse percurso eleitoral deixou claro que a disputa não se restringia às urnas, mas se estendia às ruas e à imprensa. A sucessão de tumultos, pressões populares e manobras regimentais evidenciava a fragilidade das normas eleitorais e o caráter profundamente conflituoso da política provincial. Até então, o domínio da família Cavalcanti e do Barão da Boa Vista assegurava a supremacia conservadora, sustentada por alianças locais e pelo apoio intermitente da Corte¹³⁵. A partir de 1842, porém, o desgaste desse arranjo abriu espaço para a reorganização da oposição sob a bandeira do Partido *Praieiro*, que rapidamente transformou descontentamentos dispersos em plataforma política.

A vitória de 1844 resultou dessa articulação heterogênea. Liberais dissidentes e proprietários de engenho do interior se somaram a setores urbanos – artesãos, caixeiros, soldados e funcionários públicos – descontentes com a política administrativa do Barão. Para Izabel Marson, a força do partido esteve justamente em unir grupos tão distintos em torno da crítica ao *exclusivismo* do grupo Cavalcanti-Rego Barros. O discurso antilusitano e a defesa da nacionalização do comércio a retalho funcionaram como bandeiras simbólicas que

¹³² BND, *Diário de Pernambuco*, 19 de agosto de 1844.

¹³³ Cavalcanti Jr., 2001, pp. 76-85.

¹³⁴ *Ibidem*, pp. 97-105.

¹³⁵ *Idem*, 2003.

aproximaram a *Praia* das camadas livres pobres da capital, enquanto o prestígio de líderes locais garantiu respaldo eleitoral no interior¹³⁶. Desse modo, as eleições de 1844 não apenas marcaram uma vitória eleitoral, mas simbolizaram uma reconfiguração mais ampla do poder provincial.

Nesse processo, a ROP ocupou lugar de destaque. Criada como instância técnica responsável por conduzir projetos de infraestrutura, a Repartição se converteu em um dos principais instrumentos de propaganda do governo e, ao mesmo tempo, alvo preferencial das críticas da oposição. As obras públicas, como assinala Marson, constituíam poderosa arma eleitoral, permitindo que presidentes de província e seus aliados exibissem realizações visíveis e inaugurassem projetos que, mesmo inacabados, reforçavam a imagem de eficiência administrativa¹³⁷. Rego Barros soube explorar esse potencial, mas acabou transformando a ROP em alvo preferencial da oposição, que nela via a expressão mais acabada do *exclusivismo* conservador.

A reforma regulamentar de 1842 tornou-se o eixo das acusações *praieiras*. Apresentada como *modernização* e racionalização, foi interpretada pela oposição como medida autoritária e arbitrária, destinada a beneficiar os aliados da oligarquia Cavalcanti-Rego Barros. A desburocratização das normas, ao invés de assegurar transparência, teria ampliado o poder discricionário do presidente e aberto margem para práticas de prevaricação. Em tom satírico e indignado, articulistas do *Diário Novo* denunciaram que a Repartição passara a funcionar como um feudo de engenheiros estrangeiros, especialmente franceses, como Vauthier, em detrimento de empregados nacionais como Firmino Âncora, afastado sem justificativa¹³⁸.

O ataque ao *estrangeirismo* não era apenas retórico. A presença de técnicos e trabalhadores estrangeiros nas obras públicas intensificou a concorrência no setor das obras públicas, atingindo diretamente artífices locais e pequenos proprietários que empregavam escravizados na construção civil¹³⁹. Assim, a oposição transformou a ROP em símbolo do *exclusivismo* baronista: um espaço de concentração de recursos financeiros, fechado à participação de nacionais e manipulado em benefício de grandes proprietários e negociantes de grosso trato. A crítica se desdobrava em duas frentes: de um lado, acusava-se a exclusão de pequenos e médios investidores provinciais nos processos de arrematação em hasta pública; de

¹³⁶ Marson, 1987, pp. 227-228.

¹³⁷ Idem. *Movimento Praieiro: imprensa, ideologia e poder político*. São Paulo: Ed. Moderna, 1980, p. 83.

¹³⁸ BND, *Diário de Pernambuco*, 20 de março de 1843.

¹³⁹ Marson, Op. cit., pp. 221-222; Mac Cord, 2012.

outro, denunciava-se a preferência por engenheiros e operários estrangeiros, o que ressoava fortemente entre a população urbana.

Esse acúmulo discursivo foi fundamental para o resultado eleitoral. Ao denunciar a exclusão de artífices nacionais, a perda de espaço de pequenos investidores e a preponderância de engenheiros franceses, os *praieiros* conseguiram articular interesses díspares – de proprietários rurais dissidentes a trabalhadores urbanos – em torno da crítica à administração conservadora¹⁴⁰. Se, por um lado, a “causa nacional” serviu como bandeira aglutinadora, por outro, a luta pela conquista da ROP expressava o desejo de ocupar uma das repartições mais estratégicas da província, responsável por grande parte do orçamento público e pela visibilidade política das obras.

A imprensa política foi a arena privilegiada dessa disputa. Como observa Marcello Basile, periódicos e panfletos desempenhavam papel central na difusão da cultura política, alcançando inclusive analfabetos por meio da leitura pública¹⁴¹. No Recife, a batalha entre o conservador *Diário de Pernambuco* e o *praieiro* *Diário Novo* expressava não apenas divergências programáticas, mas um verdadeiro “estado de beligerância” – parafraseando Marson – em que a difamação, a denúncia e a sátira eram armas cotidianas¹⁴².

Essas acusações, iniciadas logo após a nomeação de Vauthier como engenheiro-chefe da ROP em 1842, intensificaram-se ainda mais após a saída de Rego Barros da presidência, em 1844. Nesse contexto, a figura de Vauthier tornou-se símbolo da crítica ao *estrangeirismo* e ao suposto desperdício dos cofres provinciais. O *Diário Novo* passou a publicar uma série de artigos anônimos que denunciavam não apenas os salários elevados do engenheiro francês, mas também a ampliação dos gastos da Repartição após a reforma de 1842. Sob pseudônimos como “W” ou “Vôte”, os articulistas acusavam a administração *baronista* de privilegiar estrangeiros em detrimento dos nacionais, de manipular contratos e de encobrir desvios¹⁴³. Segundo “W”, Vauthier recebia 420\$000 réis mensais como chefe do corpo de engenheiros – valor superior ao do próprio presidente da província, cujo ordenado girava em torno de 333\$000 réis. Para o articulista, era inadmissível que um “simples engenheiro” pudesse auferir rendimentos

¹⁴⁰ Mac Cord, 2012, p. 85.

¹⁴¹ BASILE, Marcello. *O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840)*. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil imperial*. Vol. II (1831-1870). 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018, p. 65.

¹⁴² Marson, 1980, pp. 50-53.

¹⁴³ BND, *O Diário Novo*, 19 e 25 de dezembro de 1842; BND, *O Diário Novo*, 18 de março de 1843; BND, *O Diário Novo*, 13 de julho e 21 de agosto de 1844; BND, *O Artilheiro*, 16 de janeiro de 1843. *O Artilheiro* se tratava de um periódico fundado por João Batista de Sá para formar ampla defesa ao governo provincial em 1843, conjuntamente com o *Diário de Pernambuco*. Cf. NASCIMENTO, Luiz do. *História da Imprensa de Pernambuco (1821-1954)*. Vol. II (1829-1900). Recife: Imprensa Universitária (UFPE), 1966.

equivalentes ou maiores que um primeiro magistrado, o que transformava a prevaricação em sinal não de carência, mas de ambição insaciável e ausência de *moralidade*.

A crítica *moralizante* apontava ainda o acúmulo de riquezas, o luxo desmedido e a proximidade com grandes proprietários como sintomas da corrupção estrutural da ROP. Nesse contexto, uma das intenções do articulista era atrair a atenção do então presidente Marcelino de Brito, reforçando o argumento de que a saída de Rego Barros havia fragilizado a instituição e aberto espaço para mudanças em sua estrutura administrativa.

Os *baronistas* reagiram pelo *Diário de Pernambuco*, defendendo a competência dos engenheiros franceses e lembrando que salários elevados não eram novidade no Império¹⁴⁴. A título de comparação, o contrato realizado pelo governo provincial de Minas Gerais com o engenheiro Fernando Halfeld, em 1836, foi acordado em 2:400\$000 réis anuais, com o acréscimo de diárias para serviços extras na quantia de 4\$000 réis¹⁴⁵. O valor era significativo, mas ainda muito abaixo dos 5:040\$000 réis pagos a Vauthier em Pernambuco. Não surpreende, portanto, que sua remuneração tenha se tornado alvo privilegiado das críticas *praieiras*.

Nesse sentido, o novo regulamento de 1850, que fixou o ordenado dos engenheiros em 2:400\$000 réis anuais, em conformidade com o teto já estabelecido pelo governo de Chichorro da Gama em 1846, pode ser interpretado como uma resposta do governo provincial às polêmicas da década anterior, na tentativa de conciliar interesses e estabelecer limites mais aceitáveis no contexto da *Conciliação*¹⁴⁶. Os aliados do Barão, em seus periódicos, argumentavam que o aumento de despesas correspondia à melhoria da qualidade das obras e que a oposição desejava apenas restaurar a antiga desordem da Repartição¹⁴⁷. O debate, portanto, não girava em torno de questões técnicas, mas de interpretações políticas: enquanto os *praieiros* denunciavam arbitrariedade, desperdício e *exclusivismo*, os *baronistas* exaltavam *modernização* e eficiência técnica.

Esses embates mostram como a imprensa se tornou a principal arena de disputa pela definição do sentido da ROP. Mais do que discutir contratos e orçamentos, os periódicos projetavam sobre a Repartição valores como *moralidade*, patriotismo e justiça, transformando-a em emblema da luta entre *guabirus* e *praieiros*. Nesse sentido, a ROP foi ressignificada diariamente nas páginas impressas, ora como símbolo do *progresso*, ora como prova do autoritarismo e da corrupção.

¹⁴⁴ BND, Diário de Pernambuco, 19 de agosto de 1844.

¹⁴⁵ Cravo, 2018, pp. 108-109

¹⁴⁶ BND, Diário de Pernambuco, 15 de junho de 1850.

¹⁴⁷ Ibidem, 19 de agosto de 1844.

Dessa forma, as eleições de 1844 não podem ser entendidas apenas como vitória numérica dos *praieiros*, mas como momento em que a disputa em torno da ROP se converteu em eixo central da propaganda e da crítica. Para a situação, ela representava a capacidade de *modernizar* a província e sustentar a hegemonia conservadora; para a oposição, simbolizava *exclusivismo*, estrangeirismo e malversação de recursos. Ao ocupar o centro do debate eleitoral e da imprensa, a ROP tornou-se um dos espaços estratégicos de definição da política provincial, antecipando os embates mais amplos que culminariam na Insurreição *Praieira*.

Após as eleições de 1844, com a vitória dos *praieiros*, o presidente provincial Chichorro da Gama promoveu uma série de reformas na ROP, restabelecendo dispositivos do antigo regulamento de 10 de agosto de 1835. Houve, então, um processo de desmobilização do projeto de *modernização* e o desmonte da estrutura administrativa da instituição, conforme será abordado no próximo tópico.

2.3. Entre rupturas e continuidades: política e reorganização administrativa na Repartição de Obras Públicas (1845-1857)

A ascensão dos liberais ao poder em 1844 e a nomeação de Chichorro da Gama para a presidência de Pernambuco marcaram um momento decisivo na redefinição das práticas administrativas da província. A ROP, que havia sido um dos principais símbolos do projeto *modernizador* de Francisco do Rego Barros e, ao mesmo tempo, alvo das críticas da oposição, tornou-se campo principal de intervenção dos *praieiros*. Sua desmobilização e a revogação do regulamento de 1842, em favor do de 1835, não se restringiram a um ajuste técnico: refletiam disputas mais amplas em torno do papel do Estado, da ocupação de cargos, do controle sobre as arrematações de obras públicas e da própria definição de prioridades entre estradas, melhoramentos urbanos e outras intervenções.

Essas tensões, que ganhariam maior intensidade no contexto da Insurreição *Praieira*, revelam como a ROP era percebida e utilizada politicamente – ora como exemplo das pretensões *modernizadoras* associadas a Rego Barros e à hegemonia conservadora, ora como espaço a ser reordenado segundo os interesses da oposição liberal “radical”. Contudo, na década de 1850, com a *Conciliação Imperial*, assistiu-se a uma reaproximação em torno de incentivos aos melhoramentos urbanos e da retomada de certos projetos de infraestrutura, sinalizando um esforço de recomposição entre facções antes antagônicas. A trajetória da Repartição, assim, permite observar não apenas a oscilação entre rupturas e continuidades institucionais, mas

também os significados discursivos e práticos que obras públicas assumiram em meio às disputas políticas do período.

2.3.1. A Repartição de Obras Públicas: a desmobilização *estrangeirista* e a “obra social da Praia” (1845-1848)

As eleições de 1844 em Pernambuco acirraram de forma inédita a disputa entre baronistas e *praieiros*. A mobilização popular, acompanhada de tensões e episódios de coerção, evidenciava a radicalização da cena política provincial. Apesar da derrota nas CM, os *praieiros* saíram fortalecidos das primárias e buscaram ampliar seu controle institucional. Essa movimentação repercutiu diretamente na presidência da província, já que os *praieiros* passaram a contestar abertamente Marcelino de Brito, considerado incapaz de sustentar seus interesses¹⁴⁸. A sucessão rápida de presidentes, primeiro com Thomaz Xavier Garcia de Almeida e, em seguida, com Antônio Pinto Chichorro da Gama, revela o peso crescente da *Praia* na definição do rumo administrativo da província.

É nesse processo que a ROP se torna alvo de discussões políticas e administrativas. Sem o respaldo dos presidentes, a instituição foi gradualmente desprestigiada, o que fragilizou seu aparato técnico e burocrático¹⁴⁹. Para os *praieiros*, a Repartição não era apenas mais um espaço técnico, mas um legado político de seus adversários, que nela haviam colocado funcionários de confiança, responsáveis por mobilizar altos recursos financeiros e conduzir contratos em hasta pública. Assim, a vitória eleitoral dos *praieiros* de 1844 não se traduziu apenas em cadeiras parlamentares, mas também em um projeto de reformulação do aparelho administrativo, tendo a ROP como um de seus principais pontos de inflexão.

A chegada de Chichorro da Gama à presidência de Pernambuco marcou uma virada significativa. Alinhado ao projeto liberal, o novo presidente buscou desmontar as estruturas herdadas do governo *baronista*, identificadas pela oposição como expressão do “trapiche”. Nesse sentido, a ROP ocupou lugar central: em 1845, Chichorro revogou o regulamento de 1842 – símbolo da *modernização* empreendida por Rego Barros – e restaurou o antigo regulamento provisório de 1835, considerado menos oneroso e mais compatível com os ideais da *Praia*¹⁵⁰.

Essa medida possuía um claro conteúdo político. O regulamento de 1842 havia ampliado o escopo da ROP, fortalecendo a posição do engenheiro-chefe e criando instrumentos de maior

¹⁴⁸ Cavalcanti Jr., 2001, pp. 97-105; Marson, 1987, pp. 247-248.

¹⁴⁹ Marson, Op. cit., p. 255.

¹⁵⁰ Ibidem, p. 312.

racionalização técnica. Segundo comunicado publicado no *Diário novo* de 6 de maio de 1847, Rego Barros havia distribuído diversos cargos em benefício de seus correligionários e favorecido empreiteiros ligados aos conservadores não apenas na Companhia do Beberibe, mas também no mercado de edificações como um todo. A família que mais se beneficiava desse governo *exclusivista*, segundo o articulista, era a Cavalcanti de Albuquerque¹⁵¹. José Thomaz Nabuco de Araújo, entretanto, discordava das acusações, sustentando que *praieiros* e *guabirus* competiam em pé de igualdade no mercado, já que os contratos eram firmados com quem apresentasse melhores condições técnicas e econômicas. O magistrado ainda desafiava os opositores a apresentarem ao menos um caso de favorecimento de um membro da família Cavalcanti em hasta pública¹⁵². Embora Nabuco de Araújo defendesse que o governo provincial priorizava as propostas mais vantajosas, a competição, na prática, não se dava em condições de plena igualdade.

Um dos reflexos das mudanças implementadas pelo regulamento de 1842 foi a priorização de obras de maior vulto, que envolviam cifras expressivas¹⁵³. Dentro do processo de arrematação em hasta pública, o governo provincial estabelecia como principal critério o menor valor ofertado. Dessa forma, a aproximação entre o orçamento oficial e as propostas dos licitantes acabava por privilegiar grandes proprietários, que dispunham de amplo contingente de trabalhadores escravizados. Como a avaliação orçamentária se baseava no preço médio pago a artífices livres, os proprietários mais abastados conseguiam apresentar propostas muito ajustadas, muitas vezes iguais ou inferiores ao orçamento elaborado. Para completar, as condições de pagamento previstas pelo governo provincial dividiam o montante em quatro parcelas fixas, liberadas apenas após a conclusão de etapas da obra. Nesse cenário, era necessário que os arrematantes dispusessem de capital suficiente para arcar previamente com a compra de materiais e a mobilização de trabalhadores, até serem ressarcidos pela Tesouraria Provincial.

Sua revogação, portanto, não significava apenas um retorno administrativo, mas também uma crítica explícita ao modelo de centralização e *modernização baronista*. Ao restaurar a norma de 1835, os *praieiros* reafirmavam a necessidade de devolver às CM e às comunidades locais maior influência sobre a execução de obras, enfraquecendo a verticalização do poder que caracterizara os anos anteriores. Sob a presidência de Chichorro da Gama, a ROP perdeu, assim,

¹⁵¹ BND, O Diário Novo, 6 de maio de 1847.

¹⁵² ARAÚJO, José Thomaz Nabuco de. *Justa apreciação do predomínio do partido praieiro ou história da dominação da praia*. Recife: Typografia União, 1847, pp. 06-07.

¹⁵³ Marson, 1987, p. 312.

o protagonismo político adquirido durante a gestão *baronista*. Estruturalmente, o funcionamento da ROP sempre esteve condicionado às diretrizes do executivo provincial. Chichorro da Gama, alinhado ao discurso *praieiro*, não apenas arrefeceu o ímpeto *modernizador* associado pelos conservadores à instituição, como também procurou remodelá-la em termos administrativos e simbólicos. Seu governo buscou romper com a imagem de exclusividade e privilégio atribuída à gestão anterior, ampliando o acesso de empreiteiros às hastas públicas, sobretudo em contratos de menor investimento, e favorecendo a retomada da execução de obras pelas CM. Essa abertura indicava uma tentativa de desmontar os mecanismos de favorecimento herdados dos *baronistas*, ao mesmo tempo em que inscrevia a ROP em um projeto mais condizente com as expectativas de parte da elite liberal.

Ao longo desse período, os ofícios e relatórios da instituição registram apenas a continuidade de obras iniciadas na gestão de Rego Barros, como as estradas de Paudalho e Vitória de Santo Antão, além de empreendimentos de médio porte, como a barreira da ponte da Madalena, a ponte de Goiana, o quartel do Hospício, a cadeira do Brejo e a estrada de Pombal, em Olinda¹⁵⁴. Segundo Maria Angela Souza, durante o governo de Chichorro as antigas prioridades governamentais são eliminadas, inclusive em relação às obras públicas, tornando a intervenção provincial na infraestrutura inexpressiva¹⁵⁵.

De acordo com Izabel Marson, a mudança no comando político resultou na rescisão de diversos contratos de arrematação, entre eles os do Teatro de Santa Isabel e das estradas de Vitória e de Paudalho¹⁵⁶. Além disso, Nabuco de Araújo acusou Chichorro de prevaricação, alegando que este teria ocultado somas expressivas que circulavam na Tesouraria das Rendas Provinciais, a fim de protelar o pagamento das dívidas da província com antigos arrematantes¹⁵⁷. A chamada “obra social da *Praia*”, também promoveu a transferência de recursos antes destinados ao setor de edificações para outras finalidades, contemplando sobretudo funcionários públicos, o contingente policial e a população atingida pela seca, após a promulgação da Lei nº 147, que destinava 25:000\$000 réis à distribuição de mantimentos no interior da província¹⁵⁸. Desse modo, independentemente da “obra social”, a mudança de orientação política representou um entrave para os grandes financistas, cujos interesses estavam

¹⁵⁴ APEJE, Série OP, Códices: 18-22.

¹⁵⁵ Souza, 2002, p. 133.

¹⁵⁶ Marson, 1987, pp. 307-311.

¹⁵⁷ Araújo, 1847, p. 30.

¹⁵⁸ MARSON, Izabel Andrade. *Monarquia, empreendimentos e revolução: entre o laissez-faire e a proteção à “indústria nacional” – origens da Revolução Praieira*. In MARSON, Izabel Andrade; OLIVEIRA, Cecília H. L. de S. (org.). *Monarquia, liberalismo e negócios no Brasil: 1780-1860*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013, pp. 248-249.

concentrados em auferir rendimentos por meio de juros, pedágios, bilheterias e outras vantagens concedidas pelo governo provincial em troca do financiamento das obras de *modernização*.

Entre 1847 e 1848, já sob o impacto da conjuntura insurrecional, o governo provincial passou a assumir apenas serviços de menor vulto, como reparos, reformas e calçamentos¹⁵⁹. Para completar, a radicalização do conflito político culminou na Insurreição *Praieira* (1848–1849). Nesse momento, a ROP reapareceu no debate público não tanto como órgão técnico de execução, mas como símbolo das contradições entre o projeto de *modernização* e a disputa partidária. A imprensa conservadora acusava os *praieiros* de transformarem a Repartição em instrumento faccioso, priorizando nomeações políticas em detrimento da eficiência das obras, enquanto os periódicos alinhados à *Praia* insistiam em denunciar o “desperdício” e a “corrupção” associados à herança *baronista*.

A paralisação e a instabilidade administrativa geradas pelo conflito impactaram diretamente os trabalhos da ROP. Projetos de estradas e obras urbanas foram interrompidos, a fiscalização das arrematações enfraqueceu e muitos empreiteiros evitaram assumir compromissos diante da incerteza política¹⁶⁰. Segundo Carvalho e Câmara, Antônio Pedro de Figueiredo, redator da revista *O Progresso*, chegou a afirmar na época que em menos de cinco anos o partido *praieiro* havia “secado todas as fontes de trabalho popular na cidade”¹⁶¹. A insurreição, portanto, não apenas marcou o auge da crise *praieira*, mas também provocou um hiato na política de melhoramentos, evidenciando como a dinâmica das obras públicas estava indissociavelmente ligada ao equilíbrio político.

Essa mudança também se expressou no terreno das nomeações. Na ROP, a substituição de engenheiros, escriturários e demais funcionários ligados ao período de Rego Barros traduziu, em linguagem administrativa, a vitória política da *Praia*. Essa política de renovação, contudo, não se restringiu à instituição: a desmontagem do aparelhamento *baronista* envolveu o desligamento ou reforma de 650 autoridades – entre delegados, subdelegados, comandantes e guardas nacionais –, que foram substituídos por aliados do governo *praieiro*¹⁶². A gestão da ROP, nesse sentido, tornou-se um reflexo das disputas mais amplas pelo controle do aparelho estatal, em que cargos, verbas e contratos em hasta pública eram compreendidos como extensão do domínio político sobre a província.

¹⁵⁹ APEJE, Série OP, Códices: 18-22.

¹⁶⁰ BND, O Lidador, 13 de dezembro de 1845.

¹⁶¹ Carvalho; Câmara, 2011, pp. 373-374.

¹⁶² Marson, 1987, pp. 366-367; BND, O Diário Novo, 6 de maio de 1847.

Entre os principais símbolos dessa reorientação esteve a retirada do engenheiro francês Louis Léger Vauthier, alvo constante das críticas *praieiras*. Seu desligamento foi formalizado em julho de 1846, embora o contrato tenha sido prorrogado até outubro, a fim de garantir a transição dos trabalhos. Poucos meses antes, em abril, havia sido aprovada a Lei n.º 158, que deu base à reforma promulgada em setembro do mesmo ano¹⁶³. Para fundamentar tecnicamente essas alterações, Chichorro da Gama solicitou ao engenheiro Florian Desiré Portier um parecer sobre o regulamento de 1842¹⁶⁴. A publicação do novo regulamento marcou um momento decisivo de reorganização administrativa da Repartição, reduzindo sua autonomia política e ajustando sua atuação às expectativas do governo liberal.

Com a reforma, o coronel reformado José de Barros Falcão de Lacerda assumiu a função de administrador-geral, cargo que manteve até 1850. Os demais postos foram igualmente redefinidos e preenchidos, conforme indicado no quadro a seguir:

*Quadro 3 Resumo dos funcionários da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco (1845-1848)*¹⁶⁵

Cargo	Nome(s)
Administrador Geral	José de Barros Falcão de Lacerda
Administrador	José de Barros Falcão de Lacerda
1º Escrivário	Bento Bandeira de Mello
2º Escrivário	Joaquim Francisco de Mello Santos
3º Escrivário	João Francisco Regis dos Anjos
Amanuense	Antonio de Paula Mello Junior
Porteiro	João Vicente Ferreira Passo
Contínuo	José Ignacio Ribeiro
Almoxarife	Manoel Antonio Viegas
Guardas dos Armazéns	Thomaz José de Serra; Francisco Simplício de Paula Freire
Engenheiros	Joaquim Ignacio de Carvalho Mendonça, José Mamede Alves Ferreira, João Pacheco de Queiroga e José Marinho Pereira dos Santos
Novos engenheiros contratados (1846-1847)	João Luiz Victor Lieutier, Feliciano Rodrigues da Silva e Florian Desiré Portier em 1847

O governo provincial rompeu contrato com a maior parte dos engenheiros estrangeiros, com exceção de Desiré Portier. Assim, entre 1846 e 1847, Louis-Léger Vauthier, Pierre-Victor Boulitreau, Louis Buessard, Joseph Morel e Henri-Auguste Milet foram desligados da

¹⁶³ Lei n.º 158 de 01 de abril de 1846 (APEJE. Leis Provinciais de Pernambuco, ano de 1846).

¹⁶⁴ APEJE, Série OP, Códice 18, fl. 62 a 65.

¹⁶⁵ BND, O Diário Novo, 5 e 6 de outubro de 1846; BARBOSA, Fernanda de Paula Barbosa. *Retrospecto cronológico da Repartição de Obras Públicas (1602-1974)*. Recife: APEJE, 1974, pp. 23-25.

instituição¹⁶⁶. Posteriormente, Milet seria recontratado durante o governo de Honório Hermeto Carneiro Leão, em um movimento que revela a permanência de vínculos entre esses técnicos e a administração provincial. Essa recomposição evidencia como a Repartição permanecia um espaço de disputa por cargos e de acomodação de interesses políticos, ainda que, no discurso, fosse marcada pela crítica *praieira* à concentração de poder atribuída aos conservadores.

Nesse mesmo contexto de disputas, os artífices ligados à Irmandade de São José do Ribamar, reunidos posteriormente na Sociedade de Artistas e Mecânicos, ilustram de forma exemplar os dilemas enfrentados pelos trabalhadores nacionais livres no mercado das obras públicas. Desde a dissolução das antigas corporações de ofício com a Constituição de 1824, esses mestres e aprendizes sofriam com a perda do monopólio nas edificações e com a crescente concorrência de engenheiros e operários estrangeiros. Para manter relevância social, buscaram se reposicionar: abandonaram gradualmente a utilização de mão de obra escravizada em seus canteiros, restringiram a presença de mulheres e tentaram afirmar sua identidade como trabalhadores livres e brasileiros¹⁶⁷.

A política *modernizadora* do barão, contudo, reduziu ainda mais o espaço dos confrades, deslocando o ensino e a prática das artes mecânicas para companhias estrangeiras, como a de operários alemães, e marginalizando os artífices nacionais no seio da ROP. Diante desse cenário, os membros da Sociedade aproximaram-se dos *praieiros*, compartilhando críticas ao *estrangeirismo* e esperando que a ascensão da *Praia* ao poder lhes garantisse maior inserção no mercado de edificações.

A aliança, entretanto, mostrou-se frágil. Apesar das promessas, a desmobilização da Repartição e a escassez de recursos destinados às obras públicas durante o governo *praieiro* acabaram prejudicando a oferta de empregos para os artífices especializados¹⁶⁸. Embora tenham recebido algum apoio inicial – como o auxílio anual de 500\$000 réis em 1844 e a legitimação política de seus manifestos –, esses trabalhadores logo se viram diante do abandono de suas pautas¹⁶⁹. As dificuldades de financiamento e a priorização de gastos em outras frentes, como a manutenção das forças policiais, inviabilizaram uma política de proteção efetiva aos artífices nacionais¹⁷⁰.

Nesse jogo de expectativas e frustrações, a trajetória da Sociedade de Artistas e Mecânicos revela como as disputas em torno da *modernização* urbana e das obras públicas

¹⁶⁶ Arrais, 2004, p. 294.

¹⁶⁷ Mac Cord, 2012, pp. 88-92.

¹⁶⁸ Ibidem, p. 92.

¹⁶⁹ Lei n.º 130 de 2 de maio de 1844 (APEJE. Leis Provinciais de Pernambuco, ano de 1844, p. 24).

¹⁷⁰ Marson, 1987, pp. 270-271.

extrapolavam o campo técnico, mobilizando categorias sociais distintas. Mais do que beneficiários ou vítimas passivas, esses trabalhadores participaram ativamente das negociações políticas, ora alinhando-se aos *praieiros*, ora dialogando com os *guabirus*, em busca de proteção e espaço em um mercado cada vez mais competitivo.

Esse conjunto de tensões – envolvendo engenheiros estrangeiros, artífices nacionais e diferentes grupos políticos – evidencia que a reforma de 1846 enfrentou obstáculos estruturais que iam além da mera reorganização administrativa. A tentativa de Chichorro da Gama de *modernizar* e equilibrar o funcionamento da ROP esbarrava na disputa por cargos, no conflito entre interesses locais e estrangeiros e nas promessas não cumpridas aos trabalhadores nacionais. Assim, embora as mudanças institucionais introduzidas fossem legítimas do ponto de vista legal e técnico, seus efeitos práticos permaneceram limitados e não corresponderam à expectativa de Chichorro. No relatório provincial de 1847, o presidente admitiu que os resultados ainda não eram vantajosos, embora reiterasse a legitimidade dos princípios que fundamentaram as alterações¹⁷¹. Quando Vicente Pires da Motta assumiu o governo da província, em 1848, o regulamento de 1846 foi preservado, sofrendo apenas uma nova reformulação em 1850, já no contexto da *Conciliação*, quando o engenheiro José Mamede Alves Ferreira ascendeu ao posto de administrador-geral.

A trajetória da ROP nesse período reflete, portanto, a oscilação entre reformas e continuidades, marcada, de um lado, pelas pressões políticas da Insurreição *Praieira* e, de outro, pela recomposição administrativa e pelos novos incentivos concedidos às obras públicas na década de 1850. Superada a insurreição, o período foi inaugurado sob o signo da *Conciliação* Imperial, que reconfigurou a dinâmica política nacional e trouxe novo fôlego à administração provincial. Nesse cenário, a ROP recuperou relevância, mas em bases distintas: se durante o período *praieiro* o regulamento de 1842 fora interpretado como símbolo de concentração e favorecimento, sob a *Conciliação* retomou-se a valorização da técnica e da centralização como garantias de estabilidade e eficiência administrativa.

A ênfase nos melhoramentos urbanos – calçamento, pontes, abastecimento de água e expansão da malha viária – apontava para uma tentativa de reconstruir consensos em torno da ideia de *progresso* material. Diferentemente da década anterior, marcada por disputas acirradas sobre a legitimidade da própria Repartição, os anos da *Conciliação* reposicionaram a instituição como espaço de mediação, capaz de articular interesses locais às diretrizes do governo central.

¹⁷¹ “[...] se o pouco tempo de execução não tem justificado a reforma, com resultados vantajosos, também não tem oferecido uma só circunstância que possa contrariar os princípios em que a presidência se baseou” (BND, O Diário Novo, 3 de março de 1847).

Segundo Sílvio Zancheti, o projeto de *modernização* teria se encerrado com a saída de seu idealizador, Francisco do Rego Barros, não deixando para a posteridade, salvo os melhoramentos no sistema de comunicação, uma “herança significativa”¹⁷². Todavia, a análise da atuação da ROP na década de 1850 permite relativizar tal perspectiva. O plano de melhoramentos urbanos e a experiência reformista da década anterior constituíram um marco referencial importante para administrações subsequentes, perceptível tanto na condução dos trabalhos por José Mamede Alves Ferreira quanto na organização administrativa dos governos provinciais e nas discussões veiculadas pela imprensa.

Outro aspecto relevante é que a década de 1850 foi marcada pela concessão da Estrada de Ferro *Recife and San Francisco*, cuja organização dos trabalhos dialogava diretamente com práticas já desenvolvidas pela Repartição. A via férrea utilizou como referência o traçado viário interurbano e os estudos topográficos realizados sob a direção de Louis-Léger Vauthier, além de adotar a mesma lógica de organização da execução dos trabalhos. Fenômeno semelhante ocorreu em Minas Gerais: como observa Télió Cravo, a experiência acumulada na construção de pontes e estradas influenciou a organização dos canteiros de obras ferroviárias, de modo que a expansão das linhas férreas se deu em paralelo à continuidade dos investimentos na infraestrutura viária¹⁷³.

Nesse sentido, o destino da ROP ao longo das décadas de 1840 e 1850 ilustra, de maneira exemplar, como a política provincial de Pernambuco se projetava sobre as instituições administrativas. Ora transformada em palco de disputas facciosas, ora reposicionada como instrumento de conciliação e *modernização*, a Repartição mostra que as obras públicas extrapolavam sua dimensão material: eram também arenas simbólicas e políticas, nas quais se negociavam poder, legitimidade e projetos de futuro.

2.3.2. A Repartição de Obras Públicas: reorganização institucional e a direção de Mamede Ferreira em tempos de *Conciliação* (1849 a 1857)

Segundo Suzana Rosas, o chamado período da *Conciliação*, iniciado com a ascensão do Gabinete Paraná em 1853, marcou uma tentativa do Império de recompor alianças entre os partidos tradicionais e reduzir as tensões políticas que vinham abalando o país desde meados da década de 1840. Em Pernambuco, o arranjo dessa “ponte de ouro”, como afirmara Nabuco

¹⁷² Zancheti, 1989, p. 85.

¹⁷³ Cravo, 2018, p. 76.

de Araújo em um dos seus discursos mais icônicos, encontrou um terreno particularmente delicado, ainda marcado pelos desdobramentos da Insurreição *Praieira* (1848–1849)¹⁷⁴.

Honório Hermeto Carneiro Leão, futuro marquês de Paraná, havia sido nomeado presidente da província em 1849, com a missão de restaurar a ordem após a derrota do movimento. Segundo Bruno Câmara, uma de suas estratégias mais eficazes foi a cooptação de lideranças liberais, o que resultou no esvaziamento da oposição e na consolidação do domínio conservador. Ao mesmo tempo, conforme analisa Izabel Marson, Carneiro Leão adotou medidas que beneficiaram setores *praieiros*, como a liberação da imprensa e a soltura de presos de menor envolvimento, atitude que gerou atritos com importantes chefes conservadores *guabirus*¹⁷⁵. Essas ações aparentemente contraditórias, quando vistas em conjunto, revelam uma lógica conciliatória: neutralizar e dividir a oposição liberal, ao mesmo tempo em que reduzia tensões sociais e políticas herdadas da repressão.

Essa política de equilíbrio não se deu sem conflitos. Como lembra Rosas, a década de 1850 em Pernambuco foi atravessada por episódios de repressão violenta, reorganizações partidárias e intervenções no processo eleitoral¹⁷⁶. Ainda assim, o ambiente relativamente mais estável favoreceu uma transição para a chamada “normalidade administrativa”, na qual se insere a reorganização da ROP. Para Zancheti, se o período de 1845 a 1849 havia sido inexpressivo em termos de investimentos em infraestrutura, a década seguinte mostrou-se decisiva para a consolidação dessa instituição¹⁷⁷.

No âmbito da administração provincial, Carneiro Leão nomeou José Mamede Alves Ferreira para chefiar a recém-criada “Directoria de Obras Públicas”, papel em que se destacou pela reorganização da Repartição, especialmente após a publicação dos regulamentos de 1850 e 1851. Como observa Marson, esse processo foi favorecido pela repercussão negativa da insurreição, que entregou aos conservadores uma CM “uníssona” a partir das eleições de 1849, criando condições políticas para a retomada e fortalecimento da ROP¹⁷⁸.

As mudanças institucionais também dialogavam com o contexto econômico e social mais amplo. Para José Murilo de Carvalho, Carneiro Leão, já no ministério, buscou fortalecer a representação política da oposição com a adoção do voto distrital, além de recrutar jovens conservadores e antigos líderes liberais para compor sua base. Ainda que breve, a *Conciliação*

¹⁷⁴ Rosas, 2016, pp. 16-17.

¹⁷⁵ Marson, 1987, pp. 433-434.

¹⁷⁶ Rosas, Op. cit., pp. 16-19.

¹⁷⁷ Zancheti, 1989, p. 201.

¹⁷⁸ Marson, Op. cit., pp. 412-414.

alterou o equilíbrio partidário e favoreceu o fortalecimento liberal em algumas províncias¹⁷⁹. Já Izabel Marson ressaltava como a Lei de Terras de 1850 reforçou a concentração fundiária e a expansão dos grandes engenhos, ao mesmo tempo em que estimulou a contratação de trabalhadores livres nacionais em obras públicas, em detrimento da mão de obra escravizada presente no sistema de arrematação¹⁸⁰. Essa orientação ficou evidente, por exemplo, nos trabalhos dos 16º, 17º e 25º lanços da Estrada de Vitória de Santo Antão, nos quais o engenheiro Milet e o presidente provincial destacaram a disponibilidade de nacionais livres para a execução direta, conforme veremos no estudo de caso sobre a estrada.

Nesse quadro, a ROP emerge como uma instituição-chave para compreender as relações entre política, economia e administração na província. Ainda que submetida às disputas entre presidentes, engenheiros e arrematantes, a ROP conseguiu se afirmar como espaço mais estruturado e relativamente estável dentro da máquina administrativa provincial. Assim, a breve estabilidade proporcionada pela *Conciliação* criou condições políticas para que a ROP fosse não apenas mantida, mas também reformulada em sua estrutura interna.

Para compreender a importância dessas mudanças, contudo, é preciso recordar que, alguns anos antes, a Repartição havia passado por forte instabilidade. Após a vitória praieira nas eleições de 1844, a ROP foi reformulada e sua estrutura administrativa reorganizada, levando alguns funcionários ao desligamento. Nesse período, como relata Izabel Marson, o novo governo implementou uma série de reformas e demissões no erário administrativo, focando especialmente no aparato repressivo provincial, com a substituição de dezenas de delegados e subdelegados do corpo policial¹⁸¹. As demissões atingiram antigos aliados dos *baronistas*, incluindo o então engenheiro-chefe Vauthier, cujo contrato não foi renovado, resultado em seu desligamento da ROP em outubro de 1846. Ele foi substituído pelo Coronel José Barros Falcão de Lacerda, que permaneceu na instituição até meados de 1850, quando os conservadores retomaram o controle da província no período de *Conciliação*.

De acordo com o novo regulamento da administração das obras públicas, publicado em 7 de maio de 1850, a ROP foi dividida em quatro seções, cada uma chefiada por um engenheiro. Um ofício publicado no *Diário de Pernambuco* designou o engenheiro Mamede Ferreira como Diretor Chefe da primeira seção da ROP, em conformidade com o art. 4º do novo

¹⁷⁹ CARVALHO, José Murilo de. *A vida política*. In: CARVALHO, José Murilo de (Coord). *A construção nacional 1830-1889*, v.2. Col. História do Brasil Nação: 1808-2010. Direção Lilia Mortiz Schwarcz. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012a, p. 103.

¹⁸⁰ Marson, 1987, pp. 413-414.

¹⁸¹ *Ibidem*, pp. 352-354.

regulamento¹⁸². Os chefes das demais seções foram: João Luís Victor Lieuthier, para a segunda; Henri-Auguste Milet, para a terceira; e Florian Desiré Portier, para a quarta. Os responsáveis pelas duas primeiras seções recebiam vencimentos mais altos em relação aos demais¹⁸³. Esse arranjo indica uma tentativa de hierarquização das funções técnicas, atribuindo maior peso às áreas consideradas prioritárias pela administração provincial.

As decisões foram assinadas pelo presidente Carneiro Leão, que também determinou que o antigo diretor, José de Barros Falcão de Lacerda, entregasse a mobília e ferramentas pertencentes à administração, a fim de viabilizar a mudança da Diretoria para seu novo espaço, localizado no andar térreo a oeste do Palácio¹⁸⁴. Segundo Silvio Zancheti, Carneiro Leão demonstrou empenho na condução das obras públicas, mas precisou, simultaneamente, lidar com o apaziguamento da crise política e com o surto epidêmico de febre amarela que assolava a população pernambucana¹⁸⁵. Nesse mesmo período, a comissão higienista intensificou suas atividades, inclusive no que dizia respeito à construção de um cemitério municipal.

Além desses desafios, o governo provincial enfrentava os efeitos da Lei de Terras de 1850, o crescimento demográfico e o impacto do fim do tráfico transatlântico de escravizados. Essas transformações acarretaram prejuízos econômicos para o setor açucareiro e provocaram escassez de mão de obra, especialmente escravizada, tanto para as lavouras quanto para as obras públicas, quadro agravado pelo avanço do tráfico interprovincial. Para Zancheti, a década de 1850 foi marcada pela necessidade de *modernização* urbana e pelas pressões políticas associadas a esse processo. Tais demandas culminaram na remodelação de um plano geral de melhoramentos urbanos, semelhante àquele que Rego Barros havia tentado implementar na década de 1840¹⁸⁶. As pressões econômicas, políticas e as emergências sanitárias levaram o governo provincial e a elite abastada a adotar uma postura mais ativa em relação ao uso dos espaços urbanos e à qualidade dos serviços públicos. Essa conjuntura reforçou o protagonismo da ROP na administração provincial.

¹⁸² Regulamento da Directoria das Obras Públicas de 7 de maio de 1850: “Art. 4. Toda a província de Pernambuco, na relação dos serviços das obras publicas, fica dividida em quatro secções: A primeira comprehenderá o termo da cidade do Recife, a exceção das partes não feitas das estradas de Páo-d’Alho e Victoria. A segunda comprehenderá os termos d’Olinda, Iguarassú, Goianna, Páo-d’Alho, Nazareth e Limoeiro, e no termo do Recife a parte não feita da estrada de Páo-‘dAlho. A terceira comprehenderá os termos da Victoria, Caruarú, Bonito, Brejo, Pesqueiro, e as comarcas de Flôres e Bôa-Vista, e no termo do Recife a parte ainda não feita da estrada de Victória. A quarta comprehenderá os termos do Cabo, Serinhãem, Rio-Formoso, Agoa-Preta e Garanhuns. Esta divisão he alterável pelo presidente, segundo as conveniencias do serviço.” (BND, Diário de Pernambuco, 16 de maio de 1850).

¹⁸³ BND, Diário de Pernambuco, 15 de junho de 1850.

¹⁸⁴ Ibidem.

¹⁸⁵ Zancheti, 1989, pp. 88-89.

¹⁸⁶ Ibidem, pp. 89-90.

Esse protagonismo também se manifestou na valorização de novos quadros técnicos. Entre eles, destacou-se o engenheiro José Mamede Alves Ferreira, cuja formação europeia e trajetória acadêmica ilustram o perfil profissional que o governo provincial buscava consolidar naquele momento. Segundo Pereira da Costa, Mamede Ferreira ingressou na Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra em 1838, aos 18 anos, mas abandonou o curso para dedicar-se ao bacharelado em Matemática, concluído em 1843. Posteriormente, prosseguiu seus estudos na prestigiada *École des Ponts et Chaussées*, em Paris, e, durante sua estadia na Europa, visitou diversos países, incluindo um período de permanência na Itália, antes de retornar ao Brasil em 10 de janeiro de 1846¹⁸⁷. Conforme Cleonir Costa e Vera Lúcia Acioli, ao regressar, Mamede Ferreira foi convidado a integrar o corpo de engenheiros da ROP, proposta que inicialmente recusou¹⁸⁸. Contudo, registros institucionais indicam que, em 1847, ele reconsiderou e passou a compor oficialmente o quadro de engenheiros provinciais da Repartição¹⁸⁹.

José Mamede Alves Ferreira foi frequentemente descrito como um profissional de excelência técnica e com destacada capacidade de articulação. Entre 1850 e 1856, período em que esteve à frente da direção dos trabalhos, liderou diversas obras de grande importância, como o Hospital Pedro II, a Casa de Detenção, o Cemitério Público e o Ginásio Pernambucano. Além das obras de sua autoria, deu continuidade a projetos iniciados em gestões anteriores, incluindo melhorias nas estradas de Vitória, Paudalho, Escada, Sul e Norte; nas pontes do Motocolombó, Madalena, Afogados e Carvalhos; e nos cais do Apolo, do Capibaribe e da Rua da Aurora. Também supervisionou reparos em casas de barreiras, como as de Jaboatão e da Ponte dos Carvalhos, além de intervenções em açudes, cadeias e igrejas matrizes¹⁹⁰.

Na perspectiva de Zancheti, o cerne das transformações ocorreu com as reformas administrativas promovidas pelo governo provincial em 7 de maio de 1850 e 17 de maio de 1851, que redefiniram de forma mais clara os papéis e atribuições da ROP como órgão normativo e executivo¹⁹¹. Essas reformas tornaram o corpo administrativo mais técnico e menos suscetível a interferências políticas. O regulamento de 1842 exigia do engenheiro-chefe grande capacidade de articulação política, envolvendo-o em relações complexas entre os setores

¹⁸⁷ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. *Diccionario biographico de pernambucanos celebres vol. 2*. Recife: Typographia Universal, 1882, pp. 580-582.

¹⁸⁸ COSTA, Cleonir Xavier de Albuquerque e; ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *José Mamede Alves Ferreira: sua vida e obra (1820-1865)*. Recife: APEJE, 1985, pp. 23-24.

¹⁸⁹ BND, O Diário Novo, 5 e 6 de outubro de 1846; BARBOSA, Fernanda de Paula Barbosa. *Retrospecto cronológico da Repartição de Obras Públicas (1602-1974)*. Recife: APEJE, 1974, pp. 23-25.

¹⁹⁰ Costa; Acioli, Op. cit., p. 45; APEJE, Série OP, Códices 18-22.

¹⁹¹ Zancheti, 1989, p. 90.

público e privado, frequentemente permeadas por interesses, favorecimentos e benesses ligados à rede sociopolítica de Rego Barros. Isso não significa que as obras públicas – historicamente utilizadas como pauta política – tenham sido abandonadas por grupos de oposição ou pelos interesses governistas. Contudo, o período de *Conciliação* favoreceu um ambiente mais propício a discussões técnicas sobre a organização do setor.

O regulamento de 7 de maio de 1850 denominou o setor responsável pela direção, inspeção e conservação das obras públicas como “Directoria das Obras Públicas”¹⁹², dividindo a organização em quatro seções, cada qual sob responsabilidade de um engenheiro, sendo um deles o diretor-chefe. O documento foi estruturado em quatro Títulos: o primeiro, composto por seis capítulos, tratava da organização da Diretoria, definindo cargos, vencimentos e atribuições. A composição prevista incluía um diretor, três engenheiros, ajudantes de engenheiros, um secretário, um porteiro, um guarda dos armazéns e demais funcionários necessários à execução dos trabalhos, como administradores, inspetores, desenhistas, mestres, apontadores, feitores, conservadores e guardas de conservação¹⁹³.

No que se refere aos vencimentos, o regulamento estabelecia equivalência salarial entre os engenheiros, fixada em 2:400\$000 réis anuais, conforme o teto estabelecido ainda no governo de Chichorro da Gama¹⁹⁴. Entre os demais cargos, os ajudantes de engenheiros recebiam 1:200\$000 réis anuais; o secretário, 800\$000 réis; o porteiro, 500\$000 réis; e o guarda dos armazéns, 400\$000 réis. Os vencimentos dos demais trabalhadores eram definidos pelo presidente em conjunto com os membros da Diretoria¹⁹⁵.

O segundo Título, dividido em cinco capítulos, disciplinava os processos de planejamento, execução e fiscalização das obras. O Capítulo I definia os trabalhos preparatórios que deveriam ser realizados após a autorização do presidente para execução ou reparo de qualquer obra: estudos gráficos, planejamento orçamentário e especificações técnicas. Após aprovação do plano pelo conselho – formado pelo diretor e mais dois engenheiros ou ajudantes –, era emitido parecer a ser deliberado pelo presidente sobre a forma de execução: administração direta, arrematação ou empresa. Segundo o Capítulo II, as arrematações

¹⁹² Apesar da adoção da nova nomenclatura, tanto na imprensa política quanto nos relatórios e ofícios do setor, a instituição continuou a ser mencionada também como Repartição de Obras Públicas. As duas designações eram, portanto, utilizadas simultaneamente no período. Para fins de unidade na escrita, optamos por empregar ao longo do texto o título Repartição de Obras Públicas (ROP).

¹⁹³ Regulamento da Diretoria de Obras Públicas de 7 de maio de 1850 (BND, Diário de Pernambuco, 16 de maio de 1850).

¹⁹⁴ BND, Diário de Pernambuco, 15 de junho de 1850.

¹⁹⁵ Regulamento da Diretoria de Obras Públicas de 7 de maio de 1850 (BND, Diário de Pernambuco, 16 de maio de 1850).

continuavam a ser realizadas perante a Tesouraria Provincial, que recebia toda a documentação preparada pela Diretoria (plano, orçamento, cláusulas, condições de arrematação, entre outras) e organizava a hasta pública. O Capítulo III detalhava as obrigações dos arrematantes, enquanto o Capítulo IV apresentava as diretrizes para execução de obras por empresas contratadas. O Capítulo V orientava a realização de obras pela administração provincial, desde que aprovadas pelo conselho e deliberadas pelo poder executivo¹⁹⁶. No próximo capítulo, será dada atenção especial à organização das arrematações.

O terceiro Título tratava da conservação das obras públicas, abrangendo reparos em edifícios, limpezas de rios e outras intervenções menores, incumbidas aos chefes de seção. Para manutenção de estradas que exigissem execução permanente, a ROP deveria subdividir as obras em distritos, atribuindo a cada um uma esquadra supervisionada por um conservador de estrada. O artigo 47 estabelecia os requisitos para a contratação dos guardas de conservação: ser livre, ter entre 18 e 50 anos, não apresentar enfermidades que prejudicassem o desempenho das funções, possuir experiência em construção de estradas ou demonstrar aptidão para tal, além de ter bons costumes e ser morigerado. A capacidade de ler e escrever poderia ser um critério diferencial. Os artigos 48 a 55 detalhavam as diretrizes para contratação dos conservadores, os tipos de serviços e atribuições, prevendo também punições em caso de ausência ou desempenho insatisfatório¹⁹⁷.

O quarto e último Título tratava das despesas e da contabilidade, relacionando as demandas infraestruturais às proposições orçamentárias, pareceres do legislativo provincial, cálculo das contas públicas e à Tesouraria Provincial, responsável pelos pagamentos de obras executadas por administração direta, arrematação ou empresa. Tal como no regulamento de 25 de maio de 1842, a ROP deveria emitir certificado de abonação, assinado pelo diretor após rigorosa verificação dos títulos e contas. Esses certificados deveriam ser acompanhados de documentos comprobatórios, como folhas de ordenados rubricadas pelo engenheiro ou administrador, relatórios de férias¹⁹⁸ dos operários assinados por eles ou por mestres e feitores, além de recibos de fornecedores rubricados pelos responsáveis. No caso das arrematações, eram exigidos termos e contratos referentes às obras e ao fornecimento de materiais¹⁹⁹.

¹⁹⁶ Regulamento da Diretoria de Obras Públicas de 7 de maio de 1850 (BND, Diário de Pernambuco, 16 de maio de 1850).

¹⁹⁷ *Ibidem*.

¹⁹⁸ No que se refere ao ramo das obras públicas no século XIX, o termo “férias” está relacionado à ação fiscalizadora de conferência da lista de trabalhadores para a efetivação dos respectivos vencimentos.

¹⁹⁹ Regulamento da Diretoria de Obras Públicas de 7 de maio de 1850 (BND, Diário de Pernambuco, 16 de maio de 1850).

Um ano após a publicação do regulamento de 7 de maio de 1850, surgiram incompatibilidades entre os artigos, a atuação do novo presidente José Ildefonso de Souza Ramos e órgãos administrativos, como a Tesouraria Provincial²⁰⁰. Como resposta, o governo implementou novo regulamento em 17 de maio de 1851, publicado junto à Lei Provincial nº 286, que alterou dispositivos do artigo 2º, resolvendo a confusa divisão entre engenheiros e seções²⁰¹.

A nova estrutura previa um diretor e quatro engenheiros, cada qual com ordenado anual de 2:400\$000 réis. Para auxiliar o secretário, foram criados os cargos de escriturário, com vencimentos anuais de 600\$000 réis, e de amanuense, com 500\$000 réis. O salário do secretário também foi elevado de 800\$000 para 1:000\$000 réis²⁰². Conforme o regulamento anterior, todos os empregados eram nomeados e podiam ser demitidos pelo presidente da província, o que evidenciava a continuidade de uma centralização administrativa nas mãos do poder executivo provincial.

O inciso IV do artigo 5º do regulamento de 1851 determinava que as obras fossem preferencialmente realizadas por meio de arrematação, prática semelhante à vigente no governo de Rego Barros, ainda que engenheiros como Vauthier e José Mamede Ferreira, na década de 1850, defendessem a administração direta. Mesmo assim, a maioria das obras continuou a ser conduzida por arrematantes, sob planejamento e supervisão técnica da ROP²⁰³.

Outra mudança significativa foi a criação do cargo de tesoureiro-pagador, em resposta aos questionamentos da Tesouraria Provincial. Para assegurar a regularidade e fiscalização das despesas, o presidente deveria nomear um tesoureiro-pagador com ordenado anual de 1:200\$000 réis, auxiliado por agentes pagadores com remuneração mensal de 60\$000 réis. O tesoureiro assumiu responsabilidades antes atribuídas ao diretor, como o recebimento de recursos destinados ao pagamento de obras, fornecimento de materiais e objetos necessários aos trabalhadores, gestão dos vencimentos dos funcionários e fiscalização de possíveis irregularidades relacionadas às férias dos empregados. Ele também deveria prestar contas semestralmente à Tesouraria Provincial²⁰⁴.

Em síntese, as principais mudanças ocorreram em dois aspectos. O primeiro foi a ineficiente divisão de cargos e atribuições dos engenheiros por seções, que gerava

²⁰⁰ BND, A Imprensa: Jornal Político e Social, 16 de outubro de 1850.

²⁰¹ APEJE, Col. Leis Provinciais de Pernambuco, Lei de nº. 286. 17 de maio de 1851. “Regulamento da Directoria das obras e trabalhos publicos provinciais”, pp. 42-60.

²⁰² Ibidem.

²⁰³ Ibidem.

²⁰⁴ Ibidem.

desentendimentos acerca dos campos de atuação desses profissionais. Como o ramo das obras públicas era dinâmico e refletia os anseios políticos e econômicos do período, a organização estrutural da Diretoria tornava-se suscetível a grandes alterações, obrigando a presidência a redistribuir termos e seções entre os engenheiros, o que resultava na descontinuidade dos serviços.

O segundo aspecto relevante dizia respeito às dúvidas e controvérsias em torno da gestão orçamentária e fiscal, especialmente em razão da pressão exercida pela Tesouraria Provincial sobre a ROP. Costa e Acioli observam uma evidente desconfiança em relação à administração das obras públicas. Um exemplo notável foi a reprovação das contas da instituição no exercício financeiro de 1850-1851, em virtude de um déficit de 109\$240 réis, fato que gerou insatisfação por parte do diretor José Mamede Ferreira, o qual respondeu à questão por meio de um ofício, conforme relatam as autoras:

“A aquiescência do governo às impugnações da Tesouraria Provincial” dá a ideia de “uma falta de confiança” que poderia afetar a sua “probidade que mais que tudo”, prezava, “quer como particular, quer como funcionário público” [...] sem o apoio do governo e sem “a confiança que lhe devem merecer os empregados de categoria superior”, seria ele “menos próprio para permanecer à frente de uma repartição como a das Obras Públicas, vítima constante da maledicência” dos que lutavam com ela “para não cumprir seus contratos”. Por fim, apresentou uma “demonstração em favor da Fazenda Provincial” das quantias isentas de recibo que totalizavam em 144\$315, valores superiores ao déficit apontado pela Tesouraria²⁰⁵.

Como sinalizou o próprio Mamede Ferreira, é possível que a falta de confiança na ROP fosse uma herança da conturbada década de 1840, quando a então ROP foi utilizada como centro de um programa de governo e se tornou um dos temas centrais das eleições de 1844, que culminaram na ascensão da oposição *praieira*. O diretor, nessa proposição, comparava a pressão sofrida pela instituição na década anterior com o momento atual, mas apontava também os caminhos percorridos pelos “que lutavam para não cumprir seus contratos”, isto é, os arrematantes de obras públicas. Assim, é provável que as disputas em torno da hasta pública e o frequente descumprimento das obrigações previstas nos contratos de arrematação, bem como nos regulamentos de 1850 e 1851, tenham levado grupos e indivíduos a desprestigiar a conduta de membros da Diretoria por meio de suas redes de influência, fomentando a desconfiança.

Entretanto, é preciso destacar que algumas obras planejadas e executadas sob a direção de Mamede Ferreira ao longo da década de 1850 apresentaram incompatibilidades entre o orçamento previsto e os valores efetivamente investidos, como no caso das estradas, de pontes

²⁰⁵ Costa; Acioli, 1985, pp. 28-29.

e do Ginásio Pernambucano, que em 1859 já havia gerado o empenho de 157:000\$000 réis, embora tivesse sido inicialmente orçado em 90:000\$000 réis. Segundo Cleonir Costa e Vera Lúcia Acioli, durante a visita de D. Pedro II a Pernambuco, em 1859, o imperador ficou encantado com a obra, mas “escandalizado” com a diferença orçamentária entre o valor projetado e o executado²⁰⁶. Todavia, o maior sobrecusto ocorreu na construção da Casa de Detenção.

As obras da nova Casa de Detenção foram autorizadas pela lei provincial de 16 de agosto de 1848, mas tiveram início apenas em 1850. O local escolhido para a construção situava-se na margem direita do rio Capibaribe, atrás da rua da Concórdia, em terreno de marinha alagado pelas marés cheias. O sistema prisional adotado por Mamede Ferreira foi o “panóptico radiante”, no qual as celas eram dispostas de maneira a facilitar a observação a partir de um ponto central²⁰⁷. O sobrecusto das obras decorreu sobretudo de sua localização, que exigiu do governo provincial grande esforço para aterrar o terreno e conter a ação das correntes de água mediante a edificação de um cais. O orçamento inicial, calculado em 247:000\$000 réis, mais que triplicou após 1850, alcançando 805:377\$196 réis em sua conclusão, em 1867²⁰⁸.

A execução da Casa de Detenção foi organizada sob a direção de José Mamede Ferreira, em colaboração com uma comissão composta por Gregório da Costa Lima Belmont (desembargador), Joaquim José da Fonseca, Joaquim de Aquino Fonseca, José Eustáquio Gomes, João Luís Victor Lieuthier e Francisco do Rego Barros Barreto. O projeto foi dividido em lanços, cada um submetido à hasta pública para arrematação. Durante a execução, o governo provincial enfrentou dificuldades na obtenção de materiais, como as grades de ferro, inicialmente arrematadas por Domingos José Pereira da Costa em 1852, mas não entregues no prazo estabelecido, o que resultou na impugnação do pagamento um ano depois. Para superar esses entraves, o governo estabeleceu parcerias com empresas como a *Starr & Cia.*, que, em 1853, construiu dois reservatórios de folha de ferro galvanizado para armazenamento de água destinados à Casa de Detenção. Além disso, alguns materiais passaram a ser importados, como

²⁰⁶ Costa; Acioli, 1985, p. 39.

²⁰⁷ O conceito de *panóptico*, formulado por Michel Foucault a partir do projeto arquitetônico de Jeremy Bentham, refere-se a um modelo de vigilância que permite o controle constante dos indivíduos a partir de um ponto central de observação. Em *Vigiar e Punir* (1975), Foucault interpreta tal estrutura como expressão do poder disciplinar moderno, que transforma a prisão em instrumento de vigilância e normalização dos corpos. Cf. FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir: nascimento da prisão*. Petrópolis: Vozes, 1987.

²⁰⁸ Costa; Acioli, Op. cit., pp. 32-34; SILVA, Wellington Barbosa da. Entre a masmorra e o panóptico: considerações sobre o sistema prisional do Recife no século XIX (1830-1850). In: XXIV Simpósio Nacional de História – ANPUH, 2007, Rio Grande do Sul. Anais.

cem barricas de cimento provenientes de Hamburgo e telhas de lousa adquiridas na Inglaterra entre 1851 e 1854²⁰⁹.

É verdade que, durante grande parte da construção da Casa de Detenção, Mamede Ferreira já não fazia parte da Diretoria, assim como os sobrecustos poderiam ser atribuídos a diversos fatores, tais como mudanças no escopo do projeto, alterações nos preços dos materiais, custos de importação, imprevistos técnicos, atrasos e fragilidades no controle orçamentário decorrentes da complexa relação entre o governo provincial e os interesses particulares dos arrematantes. Contudo, esses aspectos não impediram a formação, em 1855, de uma comissão destinada a examinar a gestão técnica e orçamentária da Diretoria²¹⁰. As ações dessa comissão não resumem, mas ajudam a explicar, o sentimento de insatisfação que levou o então diretor Mamede Ferreira a pedir exoneração do cargo em 1856.

Após se despedir da instituição, o engenheiro fundou, em 1859, a “Empresa Mamede” e passou a concorrer com empresas e particulares na hasta pública, firmando contratos de arrematação entre 1859 e 1867 com o governo provincial para execução de lanços das estradas do Norte, Paudalho e Nazaré, conforme indicam relatórios e ofícios da ROP²¹¹.

O período de Mamede Ferreira à frente da ROP da Província de Pernambuco foi relevante para o desenvolvimento urbano da província. Para alguns pesquisadores, como Silvio Zancheti, Mamede Ferreira conseguiu gerar impacto em termos de realizações até maior do que a passagem de Vauthier (1840-1846)²¹². Com a consolidação institucional da ROP, o setor administrativo necessitava apresentar uma organização compatível com as necessidades urbanas e demandas sociais, de modo a minimizar as pressões da sociedade em torno de dificuldades antigas, como a infraestrutura viária, o abastecimento de água e a insalubridade.

Nesse sentido, durante a década de 1830, especialmente após as mudanças na gestão pública urbana provocadas pelo Ato Adicional de 1834, intensificaram-se as discussões sobre tais problemas, que até então eram quase restritos ao campo de atuação das CM. Após a institucionalização da ROP no âmbito administrativo provincial, entre 1833 e 1835, o governo de Francisco do Rego Barros (1837-1844) promoveu cada vez mais ações em busca de soluções para esses aspectos. Contudo, a interrupção de seu plano geral de melhoramentos urbanos, as reformas administrativas de 1846, a Insurreição *Praieira* e as emergências sanitárias da década

²⁰⁹ APEJE, Série OP, Códice 31, fl. 20/20v; Códice 32, fl. 359/359v e 360/360v; Códice 32, fl. 457; Códice 24, fl. 06; Códice 35, fl. 34.

²¹⁰ BND, Diário de Pernambuco, 27 de abril, 2 de maio e 9 de novembro de 1855.

²¹¹ APEJE, Série OP, Códice 37, fl. 113; Códice 38, fl. 24, 25; Códice 41, fl. 70.

²¹² Zancheti, 1989, p. 90.

de 1850 constituíram um pano de fundo bastante complexo para a reformulação e atuação de Mamede Ferreira em tempos de *Conciliação* Imperial.

Assim, ainda que tenha enfrentado resistências políticas, limitações orçamentárias e constantes disputas em torno da arrematação de obras, a gestão de Mamede Ferreira representou um momento de consolidação administrativa e de ampliação do alcance da ROP. Suas realizações, bem como as controvérsias em torno de sua atuação, revelam tanto os avanços institucionais alcançados quanto as tensões que permeavam a política de *Conciliação*, na qual o setor de obras públicas tornou-se campo estratégico de negociação entre governo e sociedade.

No tópico a seguir, discutiremos sobre essa conjuntura, discutindo os principais problemas estruturais e as ações realizadas pelos governos provinciais, por meio da Repartição ou Diretoria de Obras Públicas, em prol de sua resolução.

2.4. Uma província em transformação: desafios urbanos e *modernização* infraestrutural na Província de Pernambuco (1835-1857)

No século XIX, as províncias brasileiras vivenciaram um período de expressivo crescimento demográfico, especialmente nas capitais. Segundo Jeronymo Martiniano Figueira de Mello, o prefeito da comarca do Recife, em julho de 1840, estimou que a população total da cidade era de 27.031 habitantes. No entanto, para o pesquisador, esse quantitativo não fazia sentido, haja vista que outras documentações, como os registros de fogos para as eleições e dados estatísticos sobre casamentos, batismos e óbitos, indicavam que o número real seria significativamente maior. Assim, ao multiplicar os 9.366 fogos registrados em 1842 pela média de sete pessoas por domicílio, Figueira de Mello concluiu que a população do Recife seria de aproximadamente 65.562 habitantes²¹³.

De acordo com Marcus Carvalho, a comparação entre os censos de 1828 e 1856 revela que a população do Recife quase dobrou em menos de três décadas, passando de 25.678 pessoas em 1828 para 40.977 em 1856, das quais 33.270 eram livres e 7.707 escravizadas²¹⁴. De fato, as contagens populacionais não eram precisas. Entretanto, tanto as estimativas inflacionadas de Figueira de Mello quanto os levantamentos mais conservadores dos censos indicam um expressivo crescimento demográfico na cidade.

O avanço populacional da capital foi impulsionado, entre outros fatores, pelas dificuldades enfrentadas pela população mais carente do interior, sobretudo em períodos de

²¹³ MELLO, Jeronymo Martiniano Figueira de. *Ensaio sobre a estatística civil e política da Província de Pernambuco*. Recife: Tipografia de M. F. de Faria, 1852, pp. 279-291.

²¹⁴ Carvalho, 2010, p. 73.

seca, que comprometiam a produção agrícola e a subsistência. Paralelamente, a administração provincial atraía um grande contingente de pessoas do interior, que viam nos diversos órgãos e repartições do governo uma oportunidade para obter cargos públicos e se estabelecer na cidade. Segundo Carvalho, esses interesses não estavam exclusivamente ligados aos vencimentos, que nem sempre eram atrativos, mas também à ascensão social e aos benefícios advindos de comissões, taxas e até subornos²¹⁵.

Paradoxalmente, o projeto de melhoramentos materiais, concebido para atender às necessidades urbanas decorrentes, entre outros fatores, do crescimento populacional, acabou por estimular ainda mais a migração do interior para a capital. Esse fluxo se deu tanto pela busca por empregos no funcionalismo público quanto pelo trabalho nos canteiros da ROP e em outros serviços beneficiados pelo aumento da circulação de pessoas. Nesse sentido, Marcus Carvalho observa que, devido à ausência de outros grandes centros urbanos na província, Recife passou a atrair mão de obra livre e liberta de diversas localidades, incluindo Goiana e Olinda²¹⁶.

A ascensão econômica e demográfica, acompanhada pela expansão territorial para áreas alagadas e pelo crescimento de núcleos urbanos nos arredores da capital, resultou no agravamento de problemas estruturais. A cidade carecia de uma infraestrutura adequada para serviços essenciais, como abastecimento de água potável, saneamento, iluminação pública, redes de comunicação e transporte, alinhamento das ruas e condições mínimas de higiene urbana. Para lidar com esses desafios e acompanhar o ritmo de crescimento, a administração provincial, por meio das posturas municipais e do plano geral de melhoramentos, estruturou-se a partir da institucionalização da ROP, que passou a atuar de forma articulada para intervir e reconfigurar o espaço urbano.

A parceria entre a ROP e as CM se concretizava na manutenção de algumas atribuições das CM, especialmente no que dizia respeito à fiscalização e execução de obras municipais. Segundo Williams Souza, o protagonismo exercido pelo governo provincial não impediu o funcionamento das responsabilidades municipais, assim como as mudanças normativas da década de 1830 não extinguiram por completo as atribuições das Câmaras. No caso de Pernambuco, acrescenta o autor, as intervenções urbanas realizadas pela ROP geraram uma demanda ainda maior para essas instituições, com destaque para a CMR²¹⁷. Desse modo, os funcionários da ROP mantiveram um diálogo constante com os poderes municipais, que participaram diretamente da execução de projetos em colaboração com os engenheiros da ROP.

²¹⁵ Carvalho, 2010, pp. 81-82.

²¹⁶ *Ibidem*, p. 75.

²¹⁷ Souza, 2012, pp. 88-89.

Foi nessa relação de cooperação que a administração provincial buscou transformar o espaço físico da cidade para mitigar os problemas mencionados anteriormente.

A esse respeito, a primeira mensagem de Rego Barros à ALP, por ocasião de sua nomeação à presidência da província em 1837, corrobora essa perspectiva. Em sua análise, o governo provincial deveria atuar de forma a garantir a elaboração e a implementação de um plano de ação voltado à resolução dos problemas econômicos e infraestruturais que afetavam a província naquele momento. Para tanto, sua administração estabeleceu como prioridades: a criação de uma rede de estradas entre a zona canavieira e o porto do Recife; a *modernização* do porto; a implementação de redes de serviços públicos urbanos voltadas para a melhoria das condições de moradia e saúde pública; o reordenamento do traçado urbano; a definição de normas para edificações; a construção de prédios *modernos* para repartições e instituições públicas; e, por fim, a edificação de “equipamentos culturais” voltados ao serviço público²¹⁸.

No entanto, conforme veremos nos tópicos seguintes, muitos desafios persistiram até a década de 1850. Questões como a precariedade da saúde pública, decorrente dos antigos problemas de insalubridade, a *modernização* dos sistemas de comunicação e transporte – com a concessão ferroviária de 1852 – e a conclusão de projetos concebidos na década de 1840, mas concretizados apenas sob a gestão do engenheiro Mamede Ferreira, ilustram a complexidade do processo de desenvolvimento da cidade.

2.4.1. A Repartição de Obras Públicas e as estradas provinciais de Pernambuco: em vias de um *moderno systema de comunicação*

Em 15 de fevereiro de 1838, uma correspondência publicada anonimamente no *Diário de Pernambuco* avaliou o estado das “vias de comunicação” até aquele momento, cobrando do governo provincial atitudes em relação aos seus melhoramentos. Para o articulista, a riqueza de qualquer povo dependia da produção e comercialização de seus bens, mas um sistema deficiente de transporte e escoamento resultava em enormes prejuízos. Nesse sentido, sem boas estradas e sem meios eficientes para transportar as produções excedentes ao consumo imediato, o produtor se desmotivaria, comprometendo, assim, a geração de riquezas na região. Em sua perspectiva, as nações mais desenvolvidas da Europa, como Inglaterra e França, ou mesmo os Estados Unidos da América, haviam demonstrado que os investimentos industriais e civilizatórios possibilitavam o alcance da prosperidade. Para o autor, o maior exemplo poderia ser observado de perto: os Estados Unidos haviam alcançado o “ápice de glória, que chamavam

²¹⁸ Zancheti, 1989, p. 80.

de Destino" ao melhorar o transporte de seus produtos por meio da construção de portos, canais, estradas e pontes. Em contrapartida, a realidade brasileira encontrava-se muito aquém das principais nações civilizadas, privilegiando os "interesses do poder" em detrimento dos "interesses do povo". Por fim, o articulista encerrou pedindo que o governo promovesse todos os meios possíveis para a povoação dos sertões, *moralizando* a população por meio da aplicação ao trabalho e assegurando a melhoria das vias de comunicação e transporte²¹⁹.

Outro texto, publicado anonimamente em 18 de fevereiro de 1839, afirmava que as estradas eram comparáveis às veias e artérias para o sangue no corpo humano, sendo essenciais para o desenvolvimento do território. Novamente, os EUA eram citados como modelo, pois sua prosperidade derivava de uma extensa rede de vias de comunicação. O articulista argumentava que a realização de empréstimos, a criação de impostos e outras medidas onerosas ao povo seriam justificadas, visto que o número de estradas era um indicador direto do grau de *civilização* e prosperidade de um país. Contudo, completava sua reflexão apontando que Pernambuco permanecia com estradas em estado precário, o que encarecia o escoamento da produção e dificultava as relações entre o interior e a capital²²⁰.

Nos periódicos da época, é possível encontrar diversos artigos e correspondências abordando a temática das "vias de comunicação" ao longo das primeiras décadas do Oitocentos, evidenciando que a precariedade das estradas era um problema recorrente em Pernambuco desde o período colonial e no início do Império. Até 1834, não há registros de estradas formalmente estabelecidas na província; o transporte terrestre ocorria predominantemente por trilhas e caminhos de terra. Segundo Raimundo Arrais, até o final da primeira metade do Oitocentos, o transporte citadino predominante de mercadorias, água potável, pessoas e materiais de construção era realizado por canoas e outras pequenas embarcações, que conectavam a cidade ao interior por meio dos rios²²¹.

Essa limitação logística impunha sérios entraves ao escoamento da produção agrícola, sobretudo ao setor açucareiro, central na economia regional. Gilberto Freyre destacou que, em algumas localidades da Mata Sul, por exemplo, questões topográficas dificultavam o escoamento pelos rios²²². Esse problema se estendia a outras regiões, tornando imprescindível um sistema eficiente de transporte viário para conectar a subzona de canaviais, engenhos, vilas e povoamentos ao Recife.

²¹⁹ BND, Diário de Pernambuco, 15 de fevereiro de 1838.

²²⁰ Ibidem, 18 de fevereiro de 1839.

²²¹ Arrais, 2004, p. 118.

²²² Freyre, 1940, pp. 117-118.

Dessa forma, a construção de estradas e pontes tornou-se prioridade, visando ligar as áreas de produção de açúcar ao porto do Recife, principal ponto de escoamento e exportação. A ROP, em colaboração com o governo provincial, realizou estudos para avaliar a viabilidade de um empreendimento ferroviário, mas as análises concluíram que, naquele momento, as restrições econômicas, tecnológicas e estruturais tornavam o investimento inviável. Assim, os esforços foram direcionados para o desenvolvimento de uma rede viária.

Essa iniciativa não apenas refletia as necessidades econômicas da época, mas também evidenciava os desafios impostos pela geografia, pelo clima e pela carência de recursos técnicos e financeiros. A opção pelo investimento em estradas representava, portanto, uma solução pragmática diante das condições disponíveis. Por outro lado, a ausência de um planejamento integrado que considerasse a expansão ferroviária a médio e longo prazo ilustra as limitações da capacidade administrativa do período. Esse cenário sublinha a importância de políticas públicas voltadas para o aprimoramento das vias de transporte como elemento crucial para o desenvolvimento econômico e a integração territorial da província.

O projeto de *modernização* implementado pelo governo do barão surgiu justamente da necessidade de responder à crise econômica enfrentada pelos produtores de açúcar em Pernambuco. Para Silvio Zancheti, a necessidade de conectar os núcleos interioranos à capital e as pressões econômicas impulsionaram os governos provinciais a investir em melhorias urbanas²²³. Contudo, as empresas especializadas nesse tipo de serviço, geralmente organizadas em Companhias, não se interessavam por cidades como Recife, priorizando localidades e mercados maiores. Isso levou a ROP e as CM a assumirem diretamente essas obras.

Entre a publicação do regulamento de 25 de maio de 1842 e a derrota nas eleições de 1844, a ROP, sob o comando de Vauthier, priorizou as obras necessárias ao melhoramento do sistema de comunicação, executando-as ora por arrematação, ora por administração. Nesse período, a instituição trabalhou em diversas estradas, como as do Sul, Recife-Olinda, Apipucos, Vitória, Paudalho, Bujary, Parnamirim, Santo Amaro, Norte e Escada. No que concerne às pontes, destacam-se intervenções na Boa Vista, Suspensa do Caxangá, Recife (reparos), sobre o Rio Capibaribe de Goiana, grande de Goiana (reparos), Pirauira (reparos), Anjo, Afogados (reparos), Santo Amaro, Vale do Tacaruna, Arrombados, Madalena (reparos), Motocolombó (reparos) e Carvalhos (reparos)²²⁴.

²²³ Zancheti, 1989, p. 99.

²²⁴ APEJE, Série OP, Códices 04; 13-17.

No período de 1845 a 1848, quando os políticos *praieiros* exerceram maior influência na administração provincial, a ROP expandiu trechos das estradas de Vitória, Norte e Paudalho, realizou reparos nas estradas de Vitória, Tacaruna, Escada e Olinda e construiu uma via de passagem no Salgadinho. Em relação às pontes, o governo provincial deu continuidade aos reparos em Goiana, Suspensa do Caxangá, Afogados, Tacaruna e Madalena²²⁵.

Os gastos com reparos e manutenções eram recorrentes, sendo influenciados pela utilização de materiais inadequados, imperícia ou falta de empenho dos arrematantes, escassez de recursos financeiros e dificuldades impostas pelas condições naturais e climáticas da região. Entre outubro e novembro de 1846, por exemplo, o administrador José de Barros Falcão de Lacerda enviou ofícios a Chichorro da Gama relatando danos na Ponte da Boa Vista e o desabamento da varanda da Ponte dos Carvalhos²²⁶.

A administração provincial enfrentava desafios relacionados às cheias dos rios e à expansão urbana sobre territórios alagadiços. Em ofício de 12 de abril de 1842, Vauthier informou ao presidente que as cheias do Capibaribe naquele ano haviam sido as mais severas desde 1826, afetando principalmente as estradas do Sul e de Paudalho. A estrada do Sul sofreu graves danos nos aterramentos próximos à Ponte dos Carvalhos, exigindo sucessivos reparos. Em Paudalho, a elevação do nível da água comprometeu significativamente os aterramentos, dificultando o trânsito. O relatório provincial de Rego Barros, apresentado em 1843, indicou que, além das estradas, diversas pontes também necessitaram de intervenções, incluindo as do Recife, da Madalena, dos Afogados e dos Carvalhos. As enchentes não apenas comprometiam a integridade das infraestruturas existentes, mas também exigiam gastos sucessivos para reconstrução e reforço das estruturas danificadas²²⁷.

A historiadora Patrícia da Hora reflete sobre a relação do Recife com a água: "ela emerge da água, como diz Bezerra Uchôa, numa 'luta líquida'. De água salgada contra água doce e vice-versa. De espasmos da terra ainda verde. De um mundo procurando se ajustar. De se firmar. De se estabilizar"²²⁸. A cidade do Recife e seus arrabaldes foi erguida sobre e sob as águas e a insistência pelo domínio dessas terras alagadas de mangues e cheias recorrentes fez com que os governos provinciais recorressem ao aterramento de várias regiões, instalando edifícios, pontes,

²²⁵ APEJE, Série OP, Códices 04; 18-21.

²²⁶ Ibidem, Códice 19, fl. 230; 231/231v.

²²⁷ Ibidem, Códice 13, fl. 249 a 251/251v., 25 de maio de 1847; Códice 18, fl. 121, 122.; Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1843 ao excellentissimo barão de Boa-Vista, presidente da mesma província. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1843.

²²⁸ HORA, Laura Patrícia da. "A praça é do povo como o céu é do condor": arborização no Recife no século XIX (1840-1880). 2015, 191f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, pp. 54-55.

estradas e outras obras. Contudo, como visto, em determinados momentos os aspectos geológicos cobravam seu preço.

Vários ofícios trocados entre funcionários da ROP e o governo provincial entre 1845 e 1847 indicam a necessidade de realização de consertos, reparos e reformas em diversas pontes e estradas provinciais. A manutenção e a qualificação do sistema de comunicação e transporte representavam uma parcela significativa do orçamento provincial. Assim, incomodado com o impacto orçamentário e com as pressões políticas e militares exercidas pelos conservadores, o presidente Chichorro da Gama decidiu interromper todos os trabalhos de conserto e reparo realizados pela ROP nas estradas provinciais a partir de 30 de abril de 1847²²⁹. A deliberação foi acatada, gerando impactos significativos na ROP, que, entre 1847 e 1848, passou a se ocupar quase exclusivamente da operacionalização de planos das CM e da fiscalização das obras executadas pelos arrematantes²³⁰.

Dois anos depois, no relatório provincial apresentado na abertura da ALP em 1850, o presidente Carneiro Leão discorreu sobre o panorama das obras públicas. Conforme o presidente, a ROP necessitava de um novo regulamento para atender a uma das maiores demandas materiais da província: as vias de comunicação. Segundo o relatório, a prioridade de seu governo seria a construção, manutenção e reparo das estradas que conectavam os engenhos de açúcar à capital. O presidente argumentava que o transporte por animais de carga, realizado por trilhas e caminhos de terra, era muito mais dispendioso e lento do que o escoamento por meio de carros nas estradas²³¹.

É possível perceber, a partir de seu relatório, que o novo presidente estava insatisfeito com a desmobilização de setores como o de obras públicas durante o governo anterior. Isso se torna evidente em sua comunicação ao mencionar a ausência de estudos gráficos para a expansão dos trechos das estradas de Vitória, do Norte e de Paudalho, atribuída à falta de “engenheiros hábeis”. Além disso, Carneiro Leão destacou a necessidade de aplicação de multas por atraso a vários arrematantes e a possibilidade de realização de novos pregões²³².

Nesse contexto, durante a gestão do engenheiro Mamede Ferreira à frente da instituição, o sistema de comunicação permaneceu como uma de suas principais prioridades, mesmo após a assinatura, em 1852, do termo de concessão para a construção da ferrovia RSF. Como parte

²²⁹ APEJE, Série OP, Códice 20, fl. 206/206v a 209.

²³⁰ *Ibidem*, Códices 20-21.

²³¹ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1850 o excellentissimo concelheiro de estado, Honorio Herméto Carneiro Leão, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 7 de abril de 1850.

²³² *Ibidem*.

dessa prioridade, a ROP realizou expansões, ramificações e reparos nas estradas de Vitória, Paudalho, Santo Amaro, do Sul e do Norte; construiu a estrada dos Remédios; realinou as dos Aflitos e de Olinda; e elaborou plantas para a edificação das estradas de Casa Forte, Caldeireiro, Monteiro e Apipucos entre 1850 e 1854. Além disso, promoveu reformas em diversas pontes, como as de Tacaruna, do Varadouro de Olinda, dos Arrombados, da Boa Vista, de Jaboatão, da Rua da Aurora, a Suspensa da Caxangá, a de Motocolombó, dos Afogados, da Madalena e dos Carvalhos²³³. A ponte do Recife, segundo um ofício enviado por Mamede Ferreira ao presidente, era uma das mais fragilizadas, razão pela qual recomendava a construção de uma nova em seu lugar²³⁴.

De fato, como afirmou Zancheti, a construção de estradas foi o maior êxito do período em que Francisco do Rego Barros esteve à frente da administração provincial²³⁵. No entanto, o tema do “sistema de comunicação”, como denominado por Gilberto Freyre, permaneceu como uma pauta central para os governos provinciais subsequentes, seja pela necessidade de expansão e interiorização dos acessos, seja pela manutenção das obras já realizadas, por meio de reparos, limpeza e reformas. Na visão de Zancheti, Mamede Ferreira dialogava com os ideais de Vauthier no que se refere à construção de estradas para o escoamento da produção e, mesmo a contragosto, compreendia a necessidade de articulação com o setor privado para o suprimento de serviços públicos urbanos²³⁶.

A partir da década de 1860, no entanto, a instituição passou a terceirizar seus serviços para o setor privado, incluindo empresas e arrematantes, inserindo-se em um cenário mais amplo de diversificação econômica e mudanças sociais e políticas durante a transição entre o Império e a República. Este momento, no entanto, carece de um olhar mais aprofundado pela historiografia e aparece como possibilidade de pesquisa para interessados no tema.

2.4.2. A cura para os sequiosos: a Companhia do Beberibe e o abastecimento urbano

No dia 28 de abril de 1830, um artigo publicado no periódico “O Cruzeiro” sob o pseudônimo “Sequioso de Olinda” fez cobranças ao governo provincial em relação ao abastecimento de água. Sequioso é um adjetivo utilizado de maneira figurada para qualificar uma situação ou indivíduo que está sedento por água, seco ao extremo, um jogo de palavras pertinente para o autor diante do teor de seu texto. Conforme o articulista, a venda de água por

²³³ APEJE, Série OP, Códices 23-36.

²³⁴ Ibidem, Códice 28, fl. 230/230v e 231.

²³⁵ Zancheti, 1989, p. 83.

²³⁶ Ibidem, p. 91.

canoas era muito prejudicial à saúde financeira e física da população, pois a água ficava parada e exposta por muito tempo, além de misturar-se com águas salgadas por infiltrações no lugar “onde os pretos a vão tomar” e unir-se às cinzas dos capinais torrados pelos moradores. Ademais, o número de canoas era reduzido, encarecendo seu preço e inviabilizando o consumo de água mais ou menos potável pela população mais pobre. Para saciar a sede desse sequioso e de outros mais, segundo o articulista, era preciso que o governo provincial agisse em prol do plano de encanamento das águas²³⁷.

Como nem todo mundo estava sequioso, uma outra correspondência, publicada dessa vez no *Diário de Pernambuco* pelo pseudônimo “O Pacate”, defendeu que o projeto de encanamento dos rios deveria ser deixado para outro momento. Alinhado a políticos contrários à investidura em projetos de abastecimento complexos, o Pacate argumentava que os aquedutos e encanamento dos rios era para ser discutido em tempo mais oportuno, quando a província tivesse meios financeiros e técnicos. Segundo o autor, o Egito não fez os seus recolhedores de água assim que se povoou, nem tampouco Paris. Roma só o fez após séculos de grandeza: “tratemos, pois, primeiro do que é de absoluta necessidade, para então lançarmos mão do útil do cômodo, e do agradável”. Assim, a prioridade deveria ser dada aos hospitais abandonados, à “destruição dos vadios e mendigos”, às estradas, à arregimentação de mão de obra, ao aprimoramento do porto e à “moralização da população”²³⁸.

O debate sobre o abastecimento de água potável na capital e seus arredores remonta ao período colonial, mas pode ser observado na imprensa desde a década de 1820. Contudo, o processo de independência nacional e de autonomia provincial, intensificado na década de 1830, reacendeu a discussão. Ainda no período do Conselho Provincial, os membros deliberavam sobre o tema e buscavam articulação com o governo imperial para solucioná-lo. Para os conselheiros, um projeto complexo como o encanamento do rio Beberibe exigia profissionais qualificados e um orçamento inexistente tanto no poder municipal quanto no provincial²³⁹. Dois anos depois, o Conselho aprovou, pela primeira vez, uma proposta para incluir o encanamento do Beberibe entre as obras prioritárias da província. O autor da proposta foi Gervásio Pires Ferreira²⁴⁰. No entanto, sucessivos governos provinciais, engenheiros, planos e projetos se sucederam até que algo mais concreto fosse efetivamente implementado, a partir

²³⁷ BND, O Cruzeiro: Jornal Político, Literário e Mercantil, 28 de abril de 1830.

²³⁸ BND, Diário de Pernambuco, 2 de janeiro de 1830.

²³⁹ Ibidem, 12 de julho de 1830.

²⁴⁰ BND, O Olindense, 30 de janeiro de 1832.

dos trabalhos desenvolvidos pela Companhia de Beberibe em conjunto com engenheiros provinciais da ROP, a partir de 1839.

Segundo Marcus Carvalho, o abastecimento de água sempre foi um dos grandes desafios da Província de Pernambuco. O Capibaribe, maior rio da região, exigia um projeto de alta complexidade e materiais adequados para viabilizar um trajeto extenso e contínuo de captação. O autor aponta que a melhor solução era, de fato, o uso do rio Beberibe, que abastecia navios desde o século XVI²⁴¹. As principais dificuldades para o fornecimento de água a partir desse rio – mencionadas já pelo “Sequioso” em 1830 – incluíam o crescimento da população ribeirinha, o turvamento das águas por atividades humanas, o transporte por canoas, a lavagem de roupas, as queimadas e a contaminação por água salgada. Ao longo dos anos, a qualidade da água deteriorou-se progressivamente.

A ausência de aquedutos fez com que os aguadeiros se tornassem os principais responsáveis pelo abastecimento de água potável no Recife e em Olinda. Esse grupo detinha tanto poder que, por volta de 1838, chegou a intimidar o engenheiro imperial Jules Boyer durante as obras do Cais de Santo Antônio e no projeto do aqueduto dos rios Capibaribe e Beberibe. Os aguadeiros transportavam água potável por meio de canoas, baldes e barris, que eram levados até os pontos de venda, onde os consumidores adquiriam o que podiam pagar. No entanto, o crescimento demográfico, somado ao monopólio dos aguadeiros e à insuficiência de veículos de transporte, fez com que o preço do balde de água subisse de 5 para 20 réis entre 1820 e 1830²⁴². A carestia no fornecimento impactava tanto a qualidade da hidratação da população quanto a saúde pública, já que a água disponível era frequentemente imprópria para o consumo.

Uma das alternativas adotadas pelo governo provincial foi a construção de diversos chafarizes. Contudo, essa solução apresentava limitações: os chafarizes frequentemente deixavam resíduos metálicos na água, alterando seu sabor e cor, além de manchar roupas²⁴³. Outro “problema” gerado pelos chafarizes, do ponto de vista da elite política, era o acúmulo de negros que cantavam, dançavam, faziam “algazarra” e brincavam com a água²⁴⁴. Ainda assim, os próprios chafarizes precisavam ser abastecidos. Em 1836, diante das dificuldades, a administração provincial solicitou apoio financeiro e técnico ao governo imperial para a construção de poços artesianos. Como parte desse esforço, em 25 de junho de 1836, o

²⁴¹ Carvalho, 2010, p. 27

²⁴² Ibidem, pp. 29-30.

²⁴³ BND, O Progresso: revista social, política, literária e científica, 1846-1848, pp. 75-76.

²⁴⁴ Carvalho, Op. cit., pp. 29-31.

engenheiro hidráulico inglês Thomas Wood foi contratado para dirigir as obras da fonte artesiana de Goiana. O projeto contou com um investimento imperial de 12:000\$000 réis, enquanto a província arcava com a estadia do engenheiro, fornecendo moradia, assistência médica, medicamentos, transporte e instrumentos de trabalho. Buscando promover a “morigeração” e a qualificação de artífices locais, o Arsenal de Guerra aproveitou a oportunidade para destacar quatro aprendizes de engenharia hidráulica e um intérprete para atuar na obra, cada um com um vencimento diário de \$800 réis²⁴⁵.

No entanto, dois anos depois, as obras foram interrompidas. Thomas Wood faleceu durante os trabalhos em Goiana e Nazaré, e seus quatro aprendizes não estavam preparados para dar continuidade ao projeto por conta própria²⁴⁶.

Após mais um insucesso, o presidente Rego Barros decidiu apostar suas fichas no convencimento de investidores para a constituição de uma companhia dedicada ao abastecimento de água. Conforme observa Bruno Câmara, entre os acionistas da Companhia havia comerciantes portugueses ligados à rede sociopolítica do barão, bem como traficantes de escravizados, como Antônio José Magalhães Bastos, que detinha cerca de 200 ações²⁴⁷. Outros traficantes de renome, como José Ramos de Oliveira e Francisco Antônio de Oliveira, estavam entre os maiores acionistas, conforme relata Amanda Barlavento Gomes. O principal objetivo do grupo era promover a distribuição gratuita de água nos chafarizes públicos, mas costumava aproveitar-se da oportunidade para cobrar taxas dos interessados no fornecimento domiciliar. Um dos investidores, Francisco Oliveira, ainda desviava água para seu sítio na Ponte do Uchôa²⁴⁸.

Posteriormente, José Ramos e Francisco Oliveira integrariam a comissão responsável pela construção do Teatro de Santa Isabel. Durante as discussões iniciais do projeto, Francisco Oliveira aproximou-se de Vauthier, recebendo-o em sua casa e participando de bailes e encontros da sociedade mais abastada da capital. Em seu diário, o engenheiro francês registrou esses encontros, bem como críticas contundentes a Augusto Oliveira, filho de Francisco e futuro político do Legislativo provincial e geral²⁴⁹. Segundo Amanda Gomes, consta no inventário da esposa de Francisco Oliveira uma grande fortuna, oriunda dos negócios transatlânticos e de

²⁴⁵ BND, Diário de Pernambuco, 29 de julho de 1836.

²⁴⁶ APEJE, Série OP, Códice 06, fl. 259, 262, 285 e 286.

²⁴⁷ Câmara, 2013, pp. 284-285.

²⁴⁸ GOMES, Amanda Barlavento. *A trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no Império do Brasil (1820-1855)*. 2016b, 149f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, pp. 102-103.

²⁴⁹ Diário de L.-L.V., anotação de 08 de janeiro de 1841 e outras diversas. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

demais investimentos de seu marido. Sua fortuna era equivalente a 316:281\$240 réis, sendo 13:432\$000 referentes a 34 escravizados. Ademais, o traficante possuía cerca de 40 imóveis, dois terrenos e três sítios avaliados em 242:600\$000 réis²⁵⁰.

Nas palavras de Aline Albuquerque, o traficante José Ramos de Oliveira iniciou-se no tráfico por influência de seu pai, casou-se com Izabel Maria da Costa, filha de outro traficante, Bento José da Costa, e deixou, ao falecer, uma herança de 633:695\$972 réis. Outro grande traficante a comprar ações da Companhia do Beberibe foi Angello Francisco Carneiro, que também atuou como diretor fiscal das obras de encanamento e, assim como Francisco Oliveira, canalizava água para sua residência²⁵¹.

O contrato com a Companhia foi firmado em 1838, mas somente na década de 1840 ela se tornou mais ativa, alinhando-se a projetos de cunho higienista, conforme sugere o historiador Carlos Miranda²⁵². É possível acompanhar alguns passos importantes da Companhia por meio dos relatórios provinciais. Uma das dúvidas do governo provincial era se valeria mais a pena investir no fornecimento de água a partir do riacho do Prata ou no encanamento do rio Beberibe. Em busca de respaldo para sua decisão, Rego Barros incumbiu Vauthier de averiguar os planos produzidos pelos engenheiros Conrad e T. C. Belegard para a utilização do riacho do Prata. Segundo o relatório provincial de 1843, o projeto escolhido foi o de Conrad, contrariando Vauthier, que, desde 1841, demonstrava pouco otimismo com a empreitada²⁵³. Entretanto, o engenheiro francês foi fundamental para convencer os sócios da Companhia a aceitarem outro desejo de Rego Barros: o dessecamento do pântano de Olinda. No ano seguinte, Rego Barros destacou o andamento das obras no açude do Prata²⁵⁴.

Nos periódicos, a Companhia gerava discordâncias, algumas delas motivadas pelas disputas eleitorais de 1842 e 1844. De um lado, elogiava-se o fato de que finalmente alguém cuidava da estética e da salubridade da "Veneza brasileira", zelando pelo "tão prejudicado fornecimento de água"²⁵⁵. De outro, questionava-se o fato de um presidente "se humilhar a

²⁵⁰ Gomes, Amanda, 2016b, p. 99.

²⁵¹ ALBUQUERQUE, Aline E. de Biase. *De "Angelo dos retalhos" a Visconde de Loures: a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858)*. 2016, 134f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, p. 91.

²⁵² MIRANDA, Carlos Alberto Cunha. *O urbanismo higienista e a implantação da Companhia do Beberibe e da Drainage Company Limited na cidade do Recife*. In: *Revista de Gestão Pública: Práticas e Desafios*. Recife, v. III, n. 05, out. 2012, p. 145.

²⁵³ Diário de L.-L. Vauthier, anotação de 24 de março de 1841. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

²⁵⁴ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinária de 1841 o excellentissimo presidente da mesma provincia, Francisco do Rego Barros. CRL, *Provincial Presidential Reports: Pernambuco*, 1 de março de 1841; 1 de março de 1842; 1 de março de 1843 e 1 de março de 1844.

²⁵⁵ BND, Diário de Pernambuco, 12 de setembro de 1842.

particulares para suprir as deficiências da administração provincial". Segundo essa perspectiva crítica, Rego Barros concedia benesses e menções honrosas aos comissionados, enquanto ignorava outros investidores em obras menos visadas, como aqueles que se dedicavam às casas de correção²⁵⁶.

Após a década de 1840, o fornecimento de água captada do riacho do Prata foi estabelecido, e os donos dos chafarizes lucravam com a venda de baldes e barris. No entanto, os valores cobrados desagradavam parte da população. Uma correspondência publicada no *Diário de Pernambuco*, em 19 de janeiro de 1850, instava os membros da Companhia a reduzirem o valor de 10 réis cobrados em cada depósito, pois esse gasto rotineiro era incompatível com a realidade da população mais pobre²⁵⁷. Entretanto, o tema mais debatido era a qualidade da água.

Um comunicado do Conselho Geral de Salubridade, divulgado no *Diário de Pernambuco* em 4 de fevereiro de 1850, discorreu sobre as principais causas de insalubridade da cidade do Recife. A formação de grupos e sociedades de médicos e outros técnicos foi um processo iniciado ainda em finais da década de 1830, porém, as emergências sanitárias da década de 1850, especialmente diante do surto de febre amarela, fez com que esse trabalho ganhasse mais respaldo e apoio administrativo. Um dos pontos citados pelo Conselho foi o consumo das águas encanadas do riacho do Prata. De acordo com o relatório, a água dos chafarizes era ferruginosa e a solução mais indicada para a anulação do sabor era o repouso do suprimento por 24 horas. Todavia, a anulação do sabor não ocorria em todos os chafarizes, pois os canos de ferro que transportavam a água liberavam quantidades de óxido diferentes a depender do calor absorvido pela exposição ao sol ou calor do solo e da distância percorrida. Como sugestão, a comissão indicou que os chafarizes fossem obrigados a escorrer entre às cinco e sete horas da manhã toda a água conservada dentro dos canos ao longo da noite, evitando a contaminação pela ferrugem²⁵⁸.

O abastecimento de água, ao longo do recorte pesquisado, foi uma das fragilidades mais abordadas pelo governo provincial ao longo de seus relatórios, ofícios e correspondências. A partir da documentação da ROP, bem como do diário de Vauthier e periódicos oitocentistas é possível perceber o envolvimento dos empregados da instituição, especialmente dos engenheiros, com as discussões, planos e projetos relacionados ao fornecimento de água potável. Apesar de sua “solução” inicial, os trabalhos da sociedade higienista e a atuação do

²⁵⁶ BND, O Diário Novo, 18 de março de 1843.

²⁵⁷ BND, Diário de Pernambuco, 19 de janeiro de 1850.

²⁵⁸ Ibidem, 4 de fevereiro de 1850.

engenheiro Mamede Ferreira frente a esse problema, sinalizam que o tema permaneceu em voga nas décadas seguintes. O tema do abastecimento de água está ligado a um contexto mais amplo de cuidados com a saúde pública, intensificados ao longo das últimas décadas do oitocentos. O mesmo relatório que deu um parecer sobre os perigos da contaminação de ferro na água dos chafarizes, elencou outras dezesseis indicações para os governos municipais e provincial, assim como para a população em geral, visando o melhoramento das condições de salubridade e higiene da cidade, conforme será abordado no tópico a seguir.

2.4.3. A *modernização* insalubre: os projetos higienistas e o governo da cidade

De acordo com o relatório citado anteriormente, uma das principais causas de insalubridade da cidade era a sua edificação sobre um solo abaixo ou igual ao nível das marés cheias, onde chuvas fortes resultavam em empossamentos em diversos pontos. Na visão dos médicos, a água ao subir trazia consigo resíduos orgânicos de vegetais e animais mortos, causando o desenvolvimento de “miasmas”. Toda essa questão era potencializada pelo despejo desenfreado de lixo no litoral da cidade, infectando a água do mar e dos rios com fezes e animais mortos. Algumas pessoas para não prejudicar as águas, optavam pelo despejo em becos e valas, iniciando um processo de decomposição que gerava exalação de gases que “corrompiam a pureza da atmosfera”. A correspondência também cita o abatimento, conservação e distribuição de carne fresca pelos matadouros, que era feito de maneira inadequada, oferecendo riscos à saúde da população pelo consumo e acúmulo de restos e dejetos escoados para os lugares citados. O matadouro das Cinco Pontas era o maior responsável pelo descuido e o cheiro exalado pelo local, na observação do articulista, era insuportável. O mau cheiro era uma grande preocupação do Conselho, sobrando até para as lojas de couro e calçado²⁵⁹.

Como uma forma de amenizar os problemas, o Conselho sugeriu que algumas medidas fossem tomadas, como a realização do nivelamento da cidade e a elaboração de esgotamentos temporários ou permanentes para a evasão das águas das chuvas dos chafarizes; a construção de pontes de pedras para o despejo público, evitando o depósito de excrementos nas margens do mar e dos rios; o provimento de limpezas no litoral da cidade; o estabelecimento de guardas para assegurar o despejo de dejetos no local adequado; cuidados para que a população não despejasse urina e águas imundas nas ruas; entre outros pontos relacionados à salubridade nos processos de produção, conservação e venda de carne verde e seca²⁶⁰.

²⁵⁹ BND, Diário de Pernambuco, 4 de fevereiro de 1850.

²⁶⁰ Ibidem.

Segundo Vanessa Sial, os cheiros que exalavam das ruas do Recife podiam incomodar os narizes dos ditos “civilizados”, mas é possível que a sensibilidade olfativa da população citadina após anos de exposição tenha se adaptado a realidade local, minimizando os seus efeitos²⁶¹. A descoberta dos “miasmas” e a relação entre o mau cheiro e a decomposição cadavérica casou com os interesses da gestão urbana do presidente Rego Barros, que ofereceu respaldo às ações dos médicos higienistas, intensificadas, porém, após o seu governo, mais especificamente na década de 1850.

Para Williams Souza, sugestões como as citadas no relatório eram semelhantes a algumas das posturas implementadas pela CMR, que, sob o ideário de urbanidade e civilidade, utilizava a capacidade de coerção para mobilizar as camadas menos abastadas em busca da higiene, beleza e bons hábitos. Dessa maneira, a medicina social brasileira oitocentista estava relacionada a esse contexto mais amplo de racionalização dos processos de educação “civilizacional” da população²⁶². A questão da higiene, salubridade e saúde pública de modo geral não se limitava ao campo de atuação da ROP. Contudo, muitos aspectos provenientes das discussões realizadas pela CMR, Sociedade de Medicina de Pernambuco e Conselho Geral de Salubridade dialogavam com necessidades urbanas presentes nas décadas de 1830 a 1850, como o abastecimento de água potável, os melhoramentos no sistema de comunicação, o alinhamento das ruas, as normas de edificação de casas e prédios públicos, os aterramentos, a construção e manutenção de hospitais, a arborização e manutenção das matas, entre outras.

Conforme os anais da medicina pernambucana de 1843, a Sociedade de Medicina de Pernambuco foi fundada em 4 de abril de 1841 e contou com a participação de ilustres médicos, como o inglês Dr. João Loudon, um dos fundadores do grupo e pesquisador assíduo do “ar do Recife”. O historiador Raimundo Arrais narra que as pesquisas realizadas pelo Dr. Loudon buscavam compreender a relação entre a qualidade do ar (temperatura, ventilação, nível de umidade, etc.) e o adoecimento. Para ele, um dos fatores que prejudicava a circulação dos “ventos benéficos” era o desalinhamento das ruas e a irregularidade das edificações²⁶³.

Outro médico de renome associado foi o Dr. Moraes Sarmiento. Nascido em Coimbra, estudou na Faculdade de Medicina de Paris e foi médico pessoal de Rego Barros. Há vários encontros entre Vauthier e o Dr. Sarmiento registrados no diário do engenheiro, ora a negócios, ora a lazer. Segundo Claudia Poncioni, a atuação de Moraes Sarmiento foi fundamental para a superação da epidemia de febre amarela na década de 1850. Vale ressaltar também que um dos

²⁶¹ Sial, 2005, pp. 55-57.

²⁶² Souza, 2012, pp. 35-39.

²⁶³ Arrais, 2004, pp. 163-165.

primeiros presidentes da Sociedade, o Dr. Maciel Monteiro, foi um político muito relevante na rede de sociabilidade conservadora e foi descrito por Vauthier, que não era uma pessoa de muitos elogios, como o homem mais inteligente que encontrou no Brasil²⁶⁴. O Dr. Maciel Monteiro partilhava de algumas ideias fourieristas de Vauthier, contribuindo inclusive para a revista *O Progresso*, de Antônio Pedro de Figueiredo, parte da simpatia do engenheiro começou por aí²⁶⁵.

Três anos mais tarde, o governo provincial criou o Conselho Geral de Salubridade, responsável por contribuir e acompanhar projetos da ROP, como o calçamento de lugares estratégicos, higienização das ruas, o fornecimento de água, aterramento de “águas estagnadas” e a conservação das matas e florestas. A estrutura dos edifícios também era uma preocupação do Conselho e mais uma demanda para as posturas municipais e a ROP. Conforme Vanessa Sial, os higienistas criticavam a formação de “becos” entre as casas, que prejudicavam a iluminação e circulação do ar das habitações, a produção de fumaça das cozinhas e a ausência de um sistema de água encanada, esgotamento e latrinas²⁶⁶. Dessa forma, cabia aos escravos a degradante missão de se livrar dos dejetos armazenados em tonéis e barricas de madeira, os chamados “tigres”, pelos seus senhores. Os excrementos eram despejados, como abordado anteriormente, nas praias e rios durante a noite, conforme as posturas orientavam. Para os membros do Conselho, as epidemias vivenciadas pelos pernambucanos na década de 1850, como a febre amarela, a cólera e outras, se deviam a essa e outras práticas que deveriam ser abolidas.

O acometimento de doenças também afetava os funcionários administrativos e trabalhadores dos canteiros de obras da ROP, sendo uma das principais justificativas nos ofícios e relatórios para faltas e afastamentos. Em 14 de janeiro de 1840, o administrador fiscal Amaro Francisco de Moura adoeceu e ficou impossibilitado de trabalhar durante sete meses, quando retornou em 3 de agosto de 1840. Ao longo desse período ficou em seu lugar o administrador interino Manoel de Castro²⁶⁷. O engenheiro Vauthier registrou várias passagens onde foi acometido por enfermidades, assim como seus compatriotas Boulitreau, Milet, Buessard, Morel e Portier²⁶⁸. Em meados de 1846, o ajudante de engenheiros Manoel Lourenço de Mattos

²⁶⁴ Poncioni, 2012, p. 61.

²⁶⁵ Diário de L.-L.V., anotação de 29 de outubro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

²⁶⁶ Sial, 2005, pp. 50-51.

²⁶⁷ APEJE, Série OP, Códice 10, fl. 30; 69 e 70; Códice 11, fl. 79.

²⁶⁸ Diário de L.-L.V., anotação de 11 de novembro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

adoeceu gravemente, suspendendo os serviços das obras sob a sua administração. Em novembro de 1846, foi a vez do engenheiro Lientier informar ao presidente o seu afastamento por motivos de enfermidade. No mês seguinte faleceu um dos desenhistas da ROP, que estava acamado desde outubro de 1846²⁶⁹. No ano de 1849, o guarda dos armazéns, Thomas José de Lima, e seu assistente de nome informado adoeceram. O ofício sinaliza que o fiel dos armazéns estava ausente dos serviços há cinco meses²⁷⁰.

Os calcetas²⁷¹ que prestavam serviço compulsório nas obras públicas eram severamente afetados pelos problemas de saúde pública, decorrentes da falta de higiene tanto nos canteiros quanto nas cidades em geral. Essa situação era agravada pela precariedade das condições de trabalho e pela ausência de cuidados médicos durante o cotidiano laboral. Nesse contexto, um ofício enviado para o presidente em 1837 relatou que vários presos algemados estavam “doentes de bexiga”²⁷². Outros documentos das décadas de 1830 e 1840 mencionam a incidência de doenças entre os detentos, mas destaca-se uma solicitação do engenheiro Vauthier, feita em 27 de julho de 1844. Nesse ofício, pedia ao governo que providenciasse, com urgência, a admissão dos presos enfermos da Fortaleza do Brum em algum hospital ou enfermaria, uma vez que o Hospital de Caridade havia recusado recebê-los²⁷³.

De acordo com Vanessa Sial, as inspeções sanitárias promovidas pelo Conselho Geral de Salubridade indicavam que os hospitais do Recife estavam em estado de abandono. No Hospital dos Lazarentos, por exemplo, os leprosos eram condenados ao isolamento até a morte, permanecendo no local mesmo após falecerem, sendo enterrados pelos próprios companheiros. Já o Hospital de Caridade, que havia negado a admissão dos presos, encontrava-se sempre lotado, dominado pela falta de higiene em um cenário degradante²⁷⁴. Dois anos depois, a administração provincial iniciou reformas nas enfermarias do Hospital do Corpo de Polícia para acolher os presos doentes e aliviar a sobrecarga dos hospitais²⁷⁵.

O Conselho Geral de Salubridade atuou entre 1845 e 1855, sendo posteriormente substituído pela Comissão de Higiene Pública. Conforme Arrais, a Comissão passou a orientar

²⁶⁹ APEJE, Série OP, Códice 19, fl. 134; 248/248v e 257.

²⁷⁰ Ibidem, Códice 22, fl. 439/439v a 442/442v.

²⁷¹ O termo *calceta* designava, no século XIX, o preso condenado a trabalhos forçados, geralmente destinado a serviços públicos como limpeza urbana, reparos de estradas ou construção de obras do Estado. Era uma categoria penal que unia punição e utilidade, convertendo o corpo do condenado em força de trabalho para o poder público. Cf. BRITTO, Aurélio de Moura. *Fissuras no ordenamento: sociabilidades, fluxos e percalços na Casa de Detenção do Recife (1861-1875)*. 2014, 232f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.

²⁷² APEJE, Série OP, Códice 08, fl. 61; Códice 12, fl. 406.

²⁷³ Ibidem, Códice 17, fl. 59

²⁷⁴ Sial, 2005, pp. 60-61.

²⁷⁵ APEJE, Série OP, Códice 21, fl. 244; 246.

a ROP a partir do final da década de 1850, visando garantir que as edificações estivessem de acordo com os padrões estabelecidos pelas posturas e pela administração provincial²⁷⁶. Os comissionados eram responsáveis por aspectos como qualidade do ar, alinhamento e organização das aglomerações urbanas, além dos cuidados com a higiene e saúde pública.

O engenheiro Vauthier integrou o corpo técnico do Conselho de Salubridade Pública e estabeleceu vínculos com vários membros da Sociedade de Medicina. Ele contribuiu, por exemplo, para a elaboração dos planos iniciais e a escolha do terreno que abrigaria o cemitério, em conformidade com a Lei nº 91²⁷⁷. Posteriormente, em 1846, auxiliou na operacionalização da Repartição da Vacina, que foi instalada na antiga Igreja dos Jesuítas após a restauração dos ladrilhos pelo órgão competente²⁷⁸. Em 19 de abril de 1850, o engenheiro Mamede Ferreira foi nomeado pelo governo provincial para substituir Vauthier como membro da Comissão, dando continuidade ao planejamento e à execução da construção de um cemitério público²⁷⁹.

As discussões parlamentares sobre a higienização dos processos de sepultamento começaram em outubro de 1840, quando as autoridades políticas debateram proposições para combater os “miasmas”²⁸⁰. No ano seguinte, essas discussões resultaram na proibição dos sepultamentos nas igrejas e, posteriormente, na criação de uma comissão composta por três médicos e um engenheiro, que respondiam diretamente ao presidente. A responsabilidade pela construção do cemitério não foi atribuída diretamente à ROP, mas sim à CMR e à Administração dos Hospitais e Estabelecimentos de Caridade.

Todavia, a construção do cemitério não era prioridade para a administração de Rego Barros, nem para os governos subsequentes até o início da década de 1850. O projeto do cemitério só não foi completamente abandonado graças ao empenho do Conselho Geral de Salubridade Pública²⁸¹. Assim, o projeto avançou devido à “militância” dos Drs. Moraes Sarmiento, Eustaquio Gomes e Aquino Fonseca, além do suporte técnico de Mamede Ferreira, que administrava os trabalhos paralelamente à sua função como diretor do setor de obras públicas provinciais. O cemitério público foi construído em Santo Amaro e concluído em 1857.

O empenho dos envolvidos com o Conselho se justificava pelas emergências sanitárias e pelos surtos epidêmicos recorrentes. Por meio das fontes produzidas pela ROP, é possível

²⁷⁶ Arrais, 2004, p. 165.

²⁷⁷ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1843 o excellentissimo barão de Boa-Vista, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports, 1 de março de 1843, p. 18.

²⁷⁸ APEJE, Série OP, Códice 20, fl. 47.

²⁷⁹ BND, Diário de Pernambuco, 19 de abril de 1850.

²⁸⁰ Sial, 2005, pp. 88-91.

²⁸¹ *Ibidem*, p. 108.

perceber que a administração provincial atendeu a algumas solicitações do Conselho entre 1850 e 1854, como o aterramento do Cais do Ramos e de outras fontes de águas estagnadas em 1850²⁸², o dessecamento do alagado do Convento do Carmo em 1852²⁸³, a construção do matadouro público entre 1853 e 1854²⁸⁴ e as orientações sobre higienização e melhorias sanitárias para as obras edificadas na província em 1852²⁸⁵. A população também passou a exigir medidas em prol da saúde pública, como quando os moradores da Capunga solicitaram, em julho de 1850, que o governo provincial providenciasse o aterramento e o esgotamento das águas paradas próximas às suas residências²⁸⁶.

Desse modo, é possível correlacionar a insalubridade urbana a alguns dos projetos planejados, dirigidos ou apoiados direta ou indiretamente pela ROP ou por alguns de seus funcionários, como o engenheiro Boulitreau, frequentemente requisitado para ações da CMR, e os engenheiros Vauthier e Mamede Ferreira. Contudo, o discurso higienista, fortemente vinculado aos princípios da *modernidade civilizacional* europeia, orientava as estratégias de gestão pública urbana não apenas para garantir a saúde pública, mas também para promover uma estética social normativa que visava excluir certos grupos populacionais. Essa abordagem refletia uma visão de ordem e controle, na qual a organização do espaço urbano e as condições de vida eram definidas por critérios de salubridade e conformidade aos padrões considerados *civilizados*, resultando na marginalização de populações vistas como indesejáveis ou ameaçadoras ao ideal de uma cidade “higienizada”. Nesse contexto, higienismo, estética e exclusão estavam interligados, sendo fundamentais para determinar quem poderia habitar a cidade e quem seria marginalizado – um movimento observável especialmente nas últimas décadas do século XIX e no início do Período Republicano.

2.4.4. O progresso também era estético: o embelezamento da cidade e a cena de civilidade

No século XIX, a busca por uma estética urbana alinhada aos ideais de *modernidade*, *civilização* e *progresso* foi profundamente influenciada pelos conceitos iluministas e pelas transformações políticas e econômicas da Revolução Industrial. Esses princípios foram instrumentalizados para estabelecer normas, condutas e práticas culturais em consonância com os valores da razão, da higienização e da disciplina, conforme apontam os estudos sobre

²⁸² APEJE, Série OP, Códice 24, fl. 410.

²⁸³ Ibidem, Códice 30, fl. 203/203v e 204.

²⁸⁴ Ibidem, Códice 34, fl. 340/340v a 367.

²⁸⁵ Ibidem, Códice 29, fl. 165/165v e 166/166v.

²⁸⁶ Ibidem, Códice 24, fl. 56.

biopolítica de Michel Foucault²⁸⁷. Esse movimento foi primeiramente observado em grandes cidades europeias, como Paris e Londres, cujas paisagens, costumes e preceitos encantavam a elite política e econômica de Pernambuco. À época, muitos membros da sociedade pernambucana adotavam hábitos, valores e estéticas francesas como símbolos de status e refinamento. Em sua obra mais famosa, *Casa-Grande & Senzala*, Gilberto Freyre destaca a forte presença da cultura francesa, especialmente no campo das artes, das ideias e da arquitetura²⁸⁸.

Contudo, transformar o Recife em um protótipo, ainda que distante, das grandes metrópoles europeias não era uma tarefa simples. Como discutido ao longo deste capítulo, a Província de Pernambuco apresentava inúmeras fragilidades urbanas e ainda não transmitia, aos olhares internos e externos, os anseios de *modernidade*. O projeto de *modernização* empreendido pelo presidente Rego Barros buscava aproximar-se dos modelos estrangeiros, adaptando-os conforme seus interesses e os de sua rede de sociabilidade.

Segundo Silvio Zancheti, um dos principais desafios enfrentados pelo plano geral de melhoramentos urbanos foi a ausência de uma norma “racionalizadora”²⁸⁹. A CMR redigia e tentava implementar posturas municipais relacionadas ao alinhamento das ruas desde a década de 1820. No entanto, como observa Williams Souza, a instituição carecia de recursos financeiros e respaldo político, especialmente após a legislação imperial de 1828²⁹⁰. Para Zancheti, as dificuldades eram agravadas pela necessidade de intervenção do Estado na propriedade imobiliária²⁹¹. As tentativas de modificar ou desapropriar edifícios particulares em benefício do alinhamento das ruas ou da construção de prédios públicos, pontes e estradas geravam resistência tanto entre as autoridades políticas quanto entre a população.

Ofícios e relatórios da ROP sugerem que a forma como o governo lidava com os afetados pela desapropriação por utilidade pública variava conforme o nível de esclarecimento e as condições financeiras dos envolvidos. Quando conduzida dentro dos trâmites legais, a desapropriação previa comunicação prévia, assistência e pagamento de indenizações aos proprietários. No entanto, os pagamentos frequentemente atrasavam, forçando alguns proprietários a pressionar o governo e os funcionários da ROP durante a execução das obras

²⁸⁷ Cf. FOUCAULT, Michel. *História da sexualidade I: a vontade de saber*, Trad. Maria Thereza da Costa Albuquerque e J. A. Guilhon Albuquerque, 13^o ed. Rio de Janeiro: Graal, 1999.

²⁸⁸ FREYRE, Gilberto. *Casa-grande e senzala. Formação da família brasileira sob regime de economia patriarcal*. 14^a ed., Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1996.

²⁸⁹ Zancheti, 1989, p. 77.

²⁹⁰ Souza, 2012, pp. 85-86.

²⁹¹ Zancheti, Op. cit., p. 77.

para receber os valores devidos. Um exemplo disso é José Sotero de Andrade, desapropriado em maio de 1841, mas cujo pagamento só foi autorizado em fevereiro de 1842, quando ele já havia falecido. O valor foi então repassado à sua viúva²⁹². Outro caso é o de Manoel Francisco Ramos, que precisou apresentar requerimentos para acelerar o pagamento de sua indenização após ter suas casas desapropriadas e demolidas para a execução do 21º lanço da estrada de Paudalho²⁹³.

Entretanto, a população preta e pobre era a mais prejudicada nesse processo. O governo provincial provavelmente se aproveitava da irregularidade das construções de palhoças e casas simples de taipa para definir os traçados das obras e reduzir os custos com indenizações. Um ofício enviado em 20 de agosto de 1853 pelo então diretor e engenheiro Mamede Ferreira ao presidente José Bento da Cunha Figueiredo apresentava uma relação de diversas casinhas e mocambos situados no trajeto do 19º trecho da estrada de Paudalho para serem desapropriados²⁹⁴. No mês seguinte, outro documento listava cozinhas e mocambos de palha destinados à demolição para a construção do 20º trecho da mesma estrada²⁹⁵. Embora as desapropriações pudessem ter ocorrido formalmente dentro dos preceitos legais, não há registros documentais de requerimentos dos moradores nem de pagamentos de indenizações nos ofícios subsequentes. Um exemplo ilustrativo é a construção do 6º trecho da estrada de Paudalho, quando Vauthier precisou solicitar ao governo provincial a nomeação de representantes para dialogar com os proprietários antes de iniciar as demolições²⁹⁶.

As discussões sobre desapropriação por utilidade pública intensificaram-se no segundo semestre de 1843, quando a Assembleia Geral debateu uma proposta de legislação para o município da Corte, com possibilidade de extensão às demais CM. No âmbito provincial, o tema foi discutido na Assembleia em março de 1844, gerando debates acalorados entre Peixoto de Brito, Rego Barros, Paula Cavalcanti, o Sr. Figueiredo e Nabuco de Araújo ao longo dos meses seguintes. O resultado desse embate foi a promulgação da Lei nº 129, de 2 de maio de 1844, composta por oito capítulos que estabeleciam os critérios de aplicação da norma, os procedimentos para verificação da utilidade pública, os processos de comunicação e indenização, entre outras disposições²⁹⁷.

²⁹² APEJE, Série OP, Códice 12, fl. 166/166v. Códice 13, fl. 12/12v, 13/13v; fl. 80.

²⁹³ Ibidem, Códice 36, fl. 63/63v.

²⁹⁴ Ibidem, Códice 33, fl. 184.

²⁹⁵ Ibidem, Códice 33, fl. 287.

²⁹⁶ BND, Diário de Pernambuco, 15, 16 e 30 de março; 21 de maio de 1844.

²⁹⁷ APEJE, Lei Provincial de nº 129. 12 de maio de 1844. Col. das Leis Provinciais de Pernambuco.

Os casos previstos em lei para a desapropriação foram divididos entre utilidade provincial e utilidade municipal. As de cunho provincial envolviam a edificação e instituição de igrejas, casas de socorro público, prisões de correção e de instrução, além da abertura, alargamento e manutenção de estradas e canais, bem como a construção de pontes e aquedutos. Já as municipais abrangiam a construção de pontes, aquedutos, cemitérios, a abertura, alargamento e manutenção de estradas, canais, ruas e praças, a aquisição de logradouros públicos, o fornecimento de água e o dessecamento de lagoas²⁹⁸. A atualização normativa sobre a desapropriação por utilidade provincial ou municipal foi essencial para as posturas municipais, que buscavam respaldo e apoio político para o alinhamento das ruas.

Segundo Maria Angela Souza, o traçado urbano era irregular e desordenado, gerando preocupações entre os médicos higienistas, que temiam os efeitos da má circulação do ar, a falta de esgotamento e o abastecimento inadequado de água. Em 21 de setembro de 1840, ao chegar ao litoral pernambucano, Vauthier registrou suas primeiras impressões em diário: “[...] aspecto bastante estranho do porto [...] De um lado, o recife onde se quebram as ondas; do outro, em quase toda a sua extensão, praias de areia ou casas construídas de modo desordenado”²⁹⁹. Um dos primeiros elementos a chamar sua atenção foi o desalinhamento das ruas, um problema que já preocupava a ROP desde sua institucionalização.

Na análise de Williams Souza, a ROP e seus engenheiros foram pontos de confluência para a CMR em sua atuação voltada aos melhoramentos urbanos³⁰⁰. A regularização, o alinhamento e o embelezamento das ruas e edifícios da cidade ofereciam comodidade e aproximavam a sociedade recifense do ideal de civilidade. Ao mesmo tempo, esses avanços ajudavam a lidar com a presença de mendigos, doentes, meretrizes e outros necessitados, que “compunham o mosaico social das ruas do Recife oitocentista”³⁰¹.

O ano de 1848 representou um marco referencial importante para as posturas municipais, pois o novo código, segundo Williams Souza, foi o mais completo e aprimorado da primeira metade do século XIX. A rapidez e a ausência de debates prolongados entre os governos provincial e municipal, algo incomum para o tema, foram atribuídas pelo autor às emergências disciplinares provocadas pelo contexto da Insurreição *Praieira*. Somado ao código, foram implementadas posturas policiais e regulamentos que combinavam estratégias para, a partir dos ideais urbanos, atingir objetivos previamente traçados no discurso e na mentalidade colonialista

²⁹⁸ BND, Diário de Pernambuco, 21 de maio de 1844.

²⁹⁹ Diário de L.-L.V., anotação de 21 de setembro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

³⁰⁰ Souza, 2012, pp. 97-98.

³⁰¹ *Ibidem*, p. 116.

e escravista³⁰². Os reflexos dessas mudanças puderam ser observados ao longo da década de 1850. Por exemplo, um ofício enviado pelo engenheiro Mamede Ferreira ao presidente, em 12 de janeiro de 1854, informou a desautorização da instalação de uma rampa no prédio de Manoel Roiz dos Anjos. Apesar do requerimento do proprietário, a solicitação foi negada sob a justificativa de que alteraria a planta da cidade, prejudicaria a estética da rua e comprometeria o trânsito³⁰³. O ofício sugere a efetiva aplicação das normas estabelecidas pelas posturas e a participação ativa da ROP na execução e manutenção das diretrizes urbanísticas.

Outro aspecto relacionado ao embelezamento da cidade e ao lazer, valorizado no mundo *civilizado*, era a arborização. De acordo com Laura da Hora, a arborização era vista como aliada no combate ao “péssimo ar” das cidades, problema ocasionado, segundo o Conselho Geral de Salubridade Pública, pela pouca circulação dos ventos benéficos e pela emissão de gases resultantes do acúmulo de lixo e dejetos orgânicos³⁰⁴. Assim, o plantio de árvores nas cidades foi defendido como uma estratégia higienista, vinculada às preocupações com a saúde pública e à *modernização* dos espaços urbanos. Acreditava-se que as árvores, ao absorverem os “gases miasmáticos” provenientes dos dejetos, contribuía para a purificação do ar e preveniam doenças epidêmicas, como a febre amarela e a cólera.

Para Raimundo Arrais, o processo de arborização no Recife foi iniciado em 1840, quando a CM plantou 30 nogueiras-de-bancour, adquiridas do Jardim Botânico de Olinda, nas proximidades do Cais do Colégio³⁰⁵. No entanto, segundo Laura da Hora, as primeiras tentativas de embelezar e reduzir as altas temperaturas por meio da arborização não foram bem recebidas por toda a população. A falta de comunicação eficiente sobre os benefícios da preservação da natureza no espaço público resultou na remoção de muitas árvores pela própria população³⁰⁶.

Um dos maiores defensores do plantio e cultivo de árvores foi o médico Dr. Aquino Fonseca, integrante do Conselho Geral de Salubridade Pública. O Dr. Fonseca enfatizava que a utilização racional da natureza era fundamental para a reversão do quadro de insalubridade vivenciado pela província pernambucana entre as décadas de 1840 e 1850³⁰⁷. Assim como no alinhamento das ruas, a responsabilidade pela plantio de árvores em prédios públicos, ruas e praças recaiu sobre a CMR, enquanto a ROP ofereceu suporte à execução e manutenção dos trabalhos.

³⁰² Souza, 2012, pp. 134-136.

³⁰³ APEJE, Série OP, Códice 35, fl. 33.

³⁰⁴ Hora, 2015, pp. 51-52.

³⁰⁵ Arrais, 2004, p. 220.

³⁰⁶ Hora, Op. cit., p. 143.

³⁰⁷ Ibidem, p. 87.

Dessa forma, a ROP recebia orientações das CM para instruir o serviço de poda das árvores, realizado pelos conservadores das estradas, e era responsável pelo planejamento técnico e orçamentário, além da execução das arborizações em ruas, edifícios e praças públicas. Um exemplo foi a Praça do Palácio do Governo, cuja manutenção, após sua finalização, ficou a cargo dos africanos livres do Arsenal de Guerra, que protegiam os campos da presença de formigas e caprinos³⁰⁸. No que tange à conservação das matas e florestas, os periódicos e ofícios da época mencionam apenas algumas tentativas isoladas de desaceleração do desmatamento, visando a preservação do fornecimento de madeira³⁰⁹.

Na perspectiva de Laura da Hora, a instituição atuava diretamente na reformulação dos espaços urbanos, sendo a arborização mais uma das reformas sob sua responsabilidade: “em questão de arborização, a ROP é responsável pela manutenção do elemento verde na cidade”³¹⁰. As áreas verdes contribuía tanto para a salubridade quanto para o embelezamento das cidades, assumindo também um papel de lazer para a sociedade. Para Arrais, a população gradativamente passou a enxergar os jardins, passeios e espaços de lazer como sinônimos de “ócio reconstituente”, em oposição à ideia de vadiagem³¹¹.

No século XIX, o lazer emergiu como um elemento central dos ideais *modernos* e *civilizatórios*, sendo associado à ordem, ao *progresso* e à *moralização* das sociedades urbanas. Nesse contexto, a valorização de espaços públicos, como praças arborizadas, refletia não apenas a busca pelo embelezamento das cidades, mas também a intenção de disciplinar o uso do tempo livre e fomentar o convívio social dentro dos preceitos considerados *civilizados*. Tanto na Europa quanto no Brasil, a arborização simbolizava a harmonia entre a natureza e o avanço urbano, enquanto outros espaços de lazer, como os teatros, funcionavam como centros de difusão cultural e de reforço de valores burgueses, promovendo uma estética que dialogava com o ideário de *progresso*. O lazer, nesse sentido, não era um mero entretenimento, mas, para a sociedade em processo de “aburguesamento”, uma ferramenta de construção de identidades sociais e de legitimação de novas formas de organização do espaço urbano.

O Teatro de Santa Isabel, construído entre as décadas de 1840 e 1850 no Recife, foi um dos projetos mais ambiciosos do governo baronista, alinhado à proposta *modernizadora* de embelezamento da cidade e promoção do lazer, inspirada nos moldes das grandes cidades europeias. A ROP desempenhou um papel crucial em seu planejamento e execução, tendo no

³⁰⁸ APEJE, Série OP, Códice 15, fl. 190, 191; Códice 22, fl. 108 e 109; Códice 30, fl. 77/77v e 78.

³⁰⁹ BND, Diário de Pernambuco, 18 de fevereiro de 1839.

³¹⁰ Hora, 2015, p. 60.

³¹¹ Arrais, 2004, pp. 245-246.

engenheiro Vauthier sua principal referência técnica. De acordo com Rosemaria Palmeira, o teatro, de estilo neoclássico, foi financiado por uma comissão composta pelos traficantes de escravizados Francisco Oliveira, José Ramos de Oliveira e Angello Carneiro, os mesmos que integraram a Companhia do Beberibe³¹².

O projeto visava materializar, em imagem, o discurso *modernizante* do governo conservador, razão pela qual foi alvo de críticas e polêmicas da oposição *praieira*. Os *praieiros* contestavam a prioridade dada à construção do teatro em detrimento da resolução dos vários problemas urbanos enfrentados pela província³¹³. Um dos principais alvos das críticas foi o engenheiro Vauthier, que permaneceu na direção das obras do teatro até seu desligamento do governo provincial, em outubro de 1846. Posteriormente, a administração foi assumida por Joaquim José da Costa, que dirigiu as obras até seu falecimento, em 27 de fevereiro de 1850. Entre fevereiro e maio de 1850, a direção coube ao engenheiro Mamede Ferreira, que permaneceu no cargo até a inauguração do teatro, batizado de Santa Isabel pelo então presidente Honório Hermeto Carneiro Leão. Assim, em 18 de maio de 1850, as elites recifenses se reuniram para prestigiar mais um símbolo do “progresso”. Para Arrais, a cidade incorporava, em sua materialidade e estética, os valores morais e as lições promovidas pelos melhoramentos materiais³¹⁴. No entanto, a *modernidade* não alcançava a todos, nem tinha essa intenção. Ao instruir e *moralizar*, a estética também excluía, desmoralizava e esquecia.

³¹² PALMEIRA, Rosemária de Assunção. *Teatro de Santa Isabel: da polêmica construção ao esplendor da inauguração (1840-1850)*. 2021. 44 fl. Relatório técnico (Mestrado) - Universidade Católica de Pernambuco. Programa de Pós-graduação em História. Mestrado Profissional em História, 2021, p. 68.

³¹³ Ibidem, pp. 15-16.

³¹⁴ Arrais, 2004, p. 214.

3 OS CAMINHOS DAS ARREMAÇÃOES: TRADIÇÃO COLONIAL, MODERNIZAÇÃO URBANA E AS HASTAS PÚBLICAS DA PROVÍNCIA DE PERNAMBUCO (1835-1857)

Uma correspondência publicada no periódico *O Praieiro* em 13 de novembro de 1845 discorreu sobre as vitórias *praieiras* nas últimas eleições. Para o autor, o tempo onde os Rego Barros e os Cavalcanti oprimiam os pernambucanos e dotavam os seus aliados e a eles próprios de benesses havia acabado. Em sua visão, ao longo do governo *baronista* (1837-1844) predominou o “exclusivismo” e somente a sua rede sociopolítica era empregado, comerciante, oficial, deputado, vereador e arrematante. Segundo consta no texto, houve um tempo em que os pernambucanos buscavam algum nível de parentesco com os Rego Barros e Cavalcanti, ainda que por bastardia, para ter acesso ao funcionalismo público e a possibilidade de se inserir no mercado das arrematações³¹⁵.

A oposição *praieira* argumentava desde meados de 1842, que o governo de Francisco do Rego Barros monopolizava os cargos e a participação econômica e política. Contudo, durante as gestões de Manoel de Souza Teixeira e Antonio Pinto Chichorro da Gama, houve a demissão em massa de empregados públicos, oficiais e outras autoridades ligadas ao partido conservador. Esse processo de desarticulação foi realizado sob a justificativa do combate ao estrangeirismo e exclusivismo que predominavam na administração provincial. Segundo uma publicação do *Diário Novo*, as alterações ocorreram apenas porque o governo *baronista* havia favorecido seus parentes e aliados com os cargos na polícia e toda sorte de arrematações públicas, oferecendo taxas e benesses mais vantajosas. Os mais beneficiados, para o articulista, eram os membros da família Cavalcanti de Albuquerque³¹⁶.

O deputado conservador Nabuco de Araújo, um dos grandes aliados de Rego Barros, defendeu o governo anterior por meio da publicação da obra *Justa apreciação do predomínio do partido praieiro ou história da dominação da praia* (1847). Conforme sua ótica, os periódicos mentiam descaradamente, pois os Cavalcanti não monopolizavam nenhum dos cargos, muito menos as arrematações de obras públicas. De acordo com Nabuco, quem tivesse interesse poderia competir na hasta pública em pé de igualdade, sem a imposição de restrições. O deputado demonstrava indignação com o rompimento de diversos contratos de arrematação, como a parceria com a comissão de investidores do Teatro de Santa Isabel e os acordos com os empreiteiros das estradas de Vitória e Paudalho. Ademais, Nabuco de Araújo desafiava os

³¹⁵ BND, *O Praieiro*, 13 de novembro de 1845.

³¹⁶ BND, *O Diário Novo*, 6 de maio de 1847.

aliados da *Praia* a apresentar pelo menos um caso de favorecimento de um membro da família Cavalcanti na hasta pública³¹⁷.

As disputas entre *baronistas* e *praieiros* em torno da ROP, especialmente no que diz respeito ao sistema de arrematações, foram constantes, ocupando diversas edições dos periódicos oitocentistas durante a década de 1840. As principais críticas feitas pela oposição *praieira* se davam pelas mudanças promovidas por meio do regulamento de 25 de maio de 1842. Para os aliados da *Praia*, o governo *baronista* havia monopolizado a hasta pública, priorizando os empreiteiros de sua rede de sociabilidade em detrimento a seus adversários políticos durante a execução dos pregões.

Nas províncias mais antigas e influentes do Império o sistema de arrematações era uma forte tradição colonial que se remetia a práticas e costumes portugueses. O seu objetivo principal era a terceirização da execução de serviços públicos, como as obras públicas. Todavia, os acordos eram complexos e envolviam, para além da parceria econômica entre capital público e particular, benefícios na utilização das edificações, troca de favores políticos e o ganho de prestígio. As mudanças regulamentares promovidas pelo governo *baronista* refletiram na redução do número de lanços ou braços das estradas e no aumento das cifras e da complexidade das obras. Por conseguinte, houve a diminuição do número de investidores, limitando o campo de atuação de pequenos e médios empreiteiros que já estavam inseridos ou buscavam participar do mercado das obras públicas.

Dessa maneira, conhecer o sistema de arrematação antes, durante e depois da institucionalização da ROP no seio da administração provincial, é fundamental para compreender as relações e os limites tênues entre as esferas públicas e privadas, as tramas políticas que envolveram conservadores, liberais *praieiros* e o ramo das edificações, a conciliação política e o desenvolvimento de empreiteiras, a diversificação econômica provocada pelo fim do tráfico de escravizados e os perfis e trajetórias políticas e econômicas de pequenos, médios e grandes investidores do ramo das obras públicas.

Para tanto, o presente capítulo está dividido em três tópicos. O primeiro (3.1) aborda o sistema de arrematação de obras públicas em um contexto mais amplo, com atenção para as legislações de cunho nacional e provincial. Assim, o tópico discorre sobre a tradição colonial das arrematações, a normatização, o perfil geral dos empreiteiros no Brasil oitocentista e as diferentes formas de execução das obras públicas. Já no segundo (3.2), se relaciona com as

³¹⁷ Araújo, 1847, pp. 06-07.

definições específicas da Província de Pernambuco quanto à regulamentação do sistema de arrematações e sua organização estrutural. Dessa forma, o tópico versa sobre a elaboração e publicação dos editais, a formalização da hasta pública, a arrematação de trabalhadores e o funcionamento das casas de Barreira. No terceiro (3.3), o foco é o mapeamento dos arrematantes envolvidos com o mercado de obras públicas entre 1833 e 1857, onde foram elencados os nomes, as obras arrematadas e as trajetórias sociopolíticas e econômicas.

3.1. Tradição e normatização: o desenvolvimento das hastas públicas no Brasil oitocentista

De acordo com Maria Angela de Souza, a prática de outorgar a execução de obras públicas a arrematantes tem suas raízes no período colonial brasileiro, refletindo o contexto administrativo e social da época. Essa tradição, marcada pela concessão de contratos a terceiros em troca de benefícios políticos, econômicos e fiscais, era fundamental para a realização de obras públicas, como estradas, pontes e edifícios, em um cenário de recursos financeiros e administrativos escassos. Dessa maneira, complementa a autora, o Brasil herdou de Portugal não apenas os princípios urbanísticos e jurídicos das posturas municipais, mas também os instrumentos administrativos que regulavam as relações entre o poder público e os agentes privados³¹⁸.

As arrematações se consolidaram como uma estratégia para delegar responsabilidades e, ao mesmo tempo, impulsionar o desenvolvimento das vilas e cidades em formação. Tal prática era frequentemente articulada pelas CM, que possuíam relativa autonomia administrativa e desempenhavam um papel central na gestão urbana do período colonial. Assim, as posturas municipais serviam como o principal instrumento normativo para disciplinar a execução dos trabalhos, estabelecendo parâmetros para os contratos de arrematação e determinando os deveres tanto do poder público quanto dos concessionários. Esses dispositivos normativos foram adaptados ao longo do tempo, incorporando demandas específicas das localidades e refletindo as mudanças políticas e sociais que culminaram na independência do Brasil e na formação do Estado Nacional.

No caso do Recife, a consolidação das posturas municipais no século XIX evidenciou um esforço de *modernização* urbana, pautado inicialmente por preocupações estéticas e, posteriormente, por demandas higienistas³¹⁹. A transferência de responsabilidades promovia um controle indireto sobre a organização do espaço urbano, mas em contrapartida refletia na

³¹⁸ Souza, 2002, p. 139.

³¹⁹ *Ibidem*, p. 13.

qualidade das entregas, que variava conforme o nível de interesse e dedicação dos agentes particulares. Contudo, profundamente enraizada no tecido histórico e social do Brasil colonial, a tradição da arrematação de obras públicas teve continuidade no período imperial, ainda que a maior parte de suas relações tenham se deslocado para a esfera provincial após a publicação do Ato Adicional de 1834.

Nesta proposição, no Recife oitocentista existiam empreiteiros voltados para o ramo lucrando e ganhando prestígio social e político com obras civis e religiosas desde o século XVIII. No oitocentos houve não só a continuidade, como a intensificação dessa prática devido ao crescimento demográfico e mudanças na gestão pública urbana. Assim, a década de 1830 é importante para a compreensão desta ascensão, pois marca o debate sobre a autonomia provincial, as proposições em torno do fim do tráfico transatlântico de escravizados e a criação da ROP. Nesse período, os empreiteiros se tornaram um grupo econômico ainda mais importante, movimentando o mercado em seu favor por meio de uma ativa participação político-administrativa.

Na visão de Sílvio Zancheti, o desenvolvimento do sistema de arrematações em obras públicas pode ser dividido em pelo menos dois grandes momentos. O primeiro (1844-1857) está relacionado com a capacidade do governo provincial de administrar o ramo das edificações, limitando o papel do setor privado às condições de construtor. Já o segundo (1858-1894) diz respeito ao período em que o provimento de serviços públicos urbanos passou a ser realizado de maneira compartilhada entre os agentes públicos e o setor privado³²⁰. As etapas citadas se conectam a um contexto mais amplo de diversificação econômica, quando as administrações públicas passaram a contar com parceiros estruturalmente mais organizados. Todavia, há fluidez entre os recortes temporais citados e as relações entre os arrematantes, as empresas de empreitada e a administração pública permaneceram complexas e conectadas a grupos com interesses distintos e atuação política. A década de 1850, por exemplo, é marcada pela transição e ampliação do mercado das edificações. É nesse momento que as primeiras empresas de empreitada e prestadoras de serviços com aparato técnico robusto passam a competir com os particulares pela hasta pública.

Dessa maneira, o presente tópico se debruça sobre aspectos históricos e normativos em torno do sistema de arrematação, enquanto dispositivo executivo de ações preconizadas pela gestão pública urbana, com atenção para suas raízes, mas também para a sua perpetuação

³²⁰ Zancheti, 1989, p. 173.

imperial como mecanismo de mobilização de forças particulares em benefício de serviços públicos e interesses difusos.

3.1.1. As ordenações Filipinas e a herança colonial das arrematações de obras públicas

O termo “arrematação” refere-se ao processo administrativo e jurídico de transferir a execução de um serviço a um terceiro por meio de “pregões”. O pregão ou “hasta pública” colonial funcionava de maneira semelhante ao que hoje seria o processo de licitação pública de algum bem ou serviço. Nessa modalidade, os concorrentes apresentavam propostas e as autoridades eram orientadas juridicamente a optar pelas ofertas mais vantajosas, ou seja, as de menor custo e maior benefício para o poder público. O “arremate”, de acordo com dicionários da época, era quando se dava fim aos lances nas vendas, e o arrematante, nesta proposição, era o detentor da melhor proposta³²¹.

Segundo Monica Lage, o processo de arrematação era comumente utilizado pelo Senado da Câmara, irmandades e ordens terceiras com o objetivo de regulamentar a construção. As principais etapas utilizadas pelo processo de arrematações de obras religiosas nas Minas Gerais setecentistas, objeto de sua pesquisa, eram: “1ª reuniões de acordos; 2ª a arrematação; 3ª o ritual da arrematação; 4ª apresentação do fiador; 5ª o auto de arrematação; 6ª os pagamentos e 7ª a louvação ou vistoria”³²². O processo de hasta pública de outras obras, como estradas, pontes e edifícios ocorria de maneira semelhante ao prezar, pelo menos teoricamente, pela comunicação, transparência e custo benefício.

A autora também nos conta que os arrematantes da América Portuguesa eram, em sua maioria, homens que imigraram de Portugal em busca de melhores condições de vida e trabalho. Estes homens detinham saberes adquiridos pela experiência prática nos canteiros de obras e dispunham de mão de obra escravizada e ferramentas para a execução dos trabalhos³²³. Não havia, dessa maneira, um rígido julgamento quanto aos requisitos mínimos dos candidatos. Na observação de Maria Angela de Souza, a condição de ser arrematante no ramo das obras públicas exigia apenas um grande número de escravos e garantias para o cumprimento dos contratos³²⁴. Na experiência da construção de obras públicas da cidade de Mariana (MG), Danielle de Fátima Eugênio destaca que os arrematantes, mesmo tendo exercido ofícios

³²¹ LAGE, Monica. *O processo de arrematação de obras públicas e religiosas nas Minas Gerais setecentistas: um estudo sistematizado*. In: *Perspectiva Pictorum*. Belo Horizonte, v. 2, n. 1, jan./jun. 2023, p. 241.

³²² Ibidem.

³²³ Ibidem, p. 242.

³²⁴ Souza, 2002, p. 139.

manuais, eram abastados, possuíam patentes militares, exerciam cargos camareiros e atuação na arrematação de outros bens e serviços³²⁵.

A base legal para o funcionamento das arrematações era fornecida pela legislação portuguesa, que se espelhava em muitos aspectos jurídicos das antigas Ordenações Filipinas. As Ordenações estabeleciam princípios gerais para a contratação de serviços e obras públicas, como a organização dos pregões, os critérios de seleção do vencedor, os mecanismos de fiscalização e as punições pelos desvios, fraudes ou corrupção. Em termos de organização colonial eclesiástica, Monica Lage afirma que as “Ordenações Primeiras do Arcebispado da Bahia”, respaldadas nas Ordenações Filipinas, foram documentos importantes para orientar processos como os do ramo das obras públicas³²⁶.

Em seu primeiro número, orientava os vereadores a promover pregões em obras acima de mil réis, lançar as obras nos livros de despesas, descrever o local de realização, a precificação e as condições de contrato. Em resumo, era preciso que a obra fosse planejada, a data e local da hasta pública divulgados, as propostas recolhidas, os fiadores e as condições analisadas e a decisão publicizada. A historiadora também nos conta que estudos sobre a reconstrução de Lisboa após o grande terremoto de 1755 sinalizam que as recomendações enviadas para o Brasil refletiam práticas realizadas em seu próprio território. Dessa forma, a reedificação da cidade foi planejada e executada conforme orientações previstas nos dispositivos legais da colônia³²⁷.

Entretanto, na experiência brasileira as especificidades coloniais refletiram na adaptação de alguns dispositivos legais. Era comum que instituições religiosas, por exemplo, pulassem a fase de hasta pública e negociassem diretamente com os artífices, haja visto que a tradição colonial das corporações de ofício oferecia certo prestígio para os mestres artesãos. Os saberes desses homens e de seus descendentes eram fundamentais para o mercado das edificações na colônia, devido a ausência de mão de obra especializada, como engenheiros e arquitetos. Na observação de Marcelo Mac Cord, o aparato legal que privilegiava as corporações foi desmontado somente pela Constituição de 1824. Entretanto, os costumes e práticas culturais permaneceram vivos com os mestres artesãos moradores de Pernambuco e vinculados a Irmandade de São José do Ribamar³²⁸.

³²⁵ EUGÊNIO, Danielle de Fátima. *Afronta faço que menos não acho: os arrematantes de obras públicas em Mariana setecentista*. In: PEREIRA, Carlos Alberto et al (Org). *O espaço e os construtores de Mariana (século XVIII)*. Ouro Preto: Ed. UFOP, 2015, p. 168.

³²⁶ Lage, 2023, pp. 243-244.

³²⁷ Ibidem, pp. 244-245.

³²⁸ Mac Cord, 2012, p. 30.

Nesse sentido, assim como as demais instituições e práticas administrativas transplantadas pela colonização portuguesa, o sistema de arrematações também foi adaptado à realidade local, marcada pela escassez de recursos financeiros, predomínio da mão de obra escravizada e dependência de iniciativas locais para a nucleações urbanas. Para completar, as relações amarradas com os empreiteiros causavam uma relação de dependência quanto ao desenvolvimento de obras vitais para a interiorização e escoamento da produção, como estradas e pontes.

A utilização do sistema pela administração colonial e suas posturas era uma forma de maximizar os poucos recursos disponíveis e estimular a participação de particulares em projetos de interesse público. Vale destacar que os interesses particulares também moviam a prática, pois senhores de terra produtores de monoculturas como o açúcar conseguiam lucrar duplamente alguns tipos de obras, como as estradas. Para exemplificar, faria sentido para um senhor de engenho da zona da mata pernambucana arrematar lanços da estrada que conecta o seu engenho à zona portuária do Recife, pois isso otimizaria o transporte de suas mercadorias e sua lucratividade.

Após a independência do Brasil, o sistema de arrematação foi mantido e aperfeiçoado diante das demandas brasileiras específicas. No capítulo anterior, foi observado como os marcos legais das décadas de 1820 a 1840 foram importantes para as mudanças ocorridas no sentido e significado da gestão pública urbana. Durante o período imperial, especialmente depois da criação das AL, a infraestrutura urbana ganhou uma maior relevância e impulsos de *modernização*. Dessa maneira, as legislações que se dedicaram a gestão pública urbana dispuseram também sobre o sistema de arrematação de obras públicas, o dotando estruturalmente de transparência e um melhor desenho contratual.

As legislações que serão abordadas no tópico a seguir, evidenciam a manutenção da influência portuguesa nas práticas administrativas de organização dos pregões e fiscalização das obras. No entanto, o período imperial também apresentara outros desafios, como evidenciado pelas constantes denúncias de superfaturamento, negligência fiscal, arregimentação indevida e seletividade. Esses e outros aspectos influenciaram mudanças constantes e a criação de novos dispositivos legais.

3.1.2. Os processos de arrematação de obras públicas e as legislações imperiais

Como observado no capítulo anterior, nas primeiras décadas do oitocentos foi conservado nas CM as definições quanto a gestão pública urbana, que as executava por meio dos códigos

de posturas. É bem conhecido pela historiografia que a Constituição de 1824 pouco discorreu sobre os papéis e atribuições das Câmaras, muito pelo tema ser potencialmente explosivo. Dessa maneira, as instituições permaneceram sendo orientadas pela tradição portuguesa e Ordenações Filipinas, mas com perdas evidentes de prestígio e comunicação direta com o poder monárquico. A primeira Constituição brasileira também não ofereceu orientações quanto a condução e operacionalização do sistema de arrematações de obras públicas, ficando a cargo das decisões das Câmaras.

Como era de se esperar, as Ordenações Filipinas continuaram a ser referência para a condução dos pregões, assim como influenciavam na elaboração e execução das posturas municipais. A estrutura, atribuições e organização das eleições das CM só foram definidas por meio da lei de 1º de outubro de 1828, onde consta uma das primeiras menções normativas ao sistema de arrematação de obras públicas. Nas funções municipais, mais especificamente no artigo 47º, contém instruções sobre a terceirização da execução de obras, em uma versão resumida e imprecisa das tradições portuguesas.

A lei reafirmou que as Câmaras estavam autorizadas a realizar obras por meio de empreiteiros ou sócios empreendedores interessados em arrematar em troca de “vantagens para sua indenização”. Contudo, as propostas deveriam ser enviadas a princípio para os Conselhos Gerais das Províncias, de forma a subtrair a autonomia camareira. Em seguida, o artigo estabelece resumidamente a organização das empreitadas. Segundo consta, as obras deveriam ser submetidas a um pregão, precedido de vistoria legal, publicação do plano e avaliação, para que fosse escolhido o empreiteiro que oferecesse seus serviços pelo menor preço. Por fim, o texto indica que em caso de ausência de interessados no arremate, a obra poderia ser executada “por jornal”, ou seja, pela administração municipal ou governo provincial³²⁹.

Como se sabe, o Ato Adicional de 1834 acarretou em mudanças importantes na gestão pública urbana, ao transferir para o poder provincial competências como a administração das obras públicas³³⁰. É nessa década que repartições, inspeções ou diretorias destinadas a esse campo de atuação são institucionalizadas em várias províncias do Império. A capacidade de arrecadação de fundos para o setor por meio da criação de impostos provinciais possibilitou expansão urbana e a realização de melhoramentos materiais em várias cidades. É nesse momento que o ramo das edificações ganha corpo e o sistema de arrematação é intensificado.

³²⁹ Colleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1º de outubro de 1828.

³³⁰ Lei de nº 16 de 12 de agosto de 1834 (Ato Adicional). Colleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

Todavia, a lei de 1834 não se debruça sobre os contratos licitatórios, nem tampouco a de sua interpretação em 1840³³¹. Há menções ao processo de arrematação de bens móveis, especificando a fixação dos editais em lugares públicos em intervalos semanais e a organização de leilões e hasta pública no Código Comercial de 1850, mas nada direcionado a execução de serviços como os das obras públicas³³². Neste sentido, o sistema de arrematação obras públicas, a nível imperial, permaneceram sendo pautado pelas tradições e costumes portugueses e herança das Ordenações Filipinas até 14 de maio de 1862, quando foi publicado um decreto regulamentando as arrematações dos serviços a cargo do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas³³³.

O regulamento das arrematações de 1862 foge um pouco do recorte deste trabalho, mas a sua análise é pertinente para se compreender como as experiências imperiais, provinciais e municipais com a gestão pública urbana contribuíram para a elaboração das disposições presentes no documento. Vale destacar que a necessidade de regulamentação está relacionada com o dinamismo vivenciado pelo sistema de arrematação na década de 1850, quando houve o surgimento de uma quantidade significativa de empresas de empreitada voltadas para o ramo das obras públicas e outros serviços. Concomitantemente, é nesse período que são aprovadas as concessões de ferrovias importantes, como a *Recife and San Francisco*, a *Bahia and San Francisco*, a Estrada de Ferro Mauá e a Estrada de Ferro D. Pedro II, que contavam com investimentos nacionais, mas também estrangeiros. As duas primeiras, por exemplo, foram negociadas com acionistas e empresas britânicas. Em resumo, é um período de fortalecimento e organização estrutural de antigos e novos parceiros, que demandaram uma nova normatização, ainda que, na prática, ela tenha servido mais ao antigo sistema de arrematações do que se atualizado aos moldes empresariais.

O decreto de 14 de maio de 1862 vigorou até 1922, quando foi substituído por um novo dispositivo legal. Com trinta e nove artigos, foi assinado por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Ministro e Secretário. Seu principal objetivo era estabelecer regras gerais para arrematação e execução de serviços no Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. O efeito da regulamentação foi extensivo para os demais setores do Império

³³¹ Lei de nº 105 de 12 de maio de 1840 (Lei de Interpretação do Ato Adicional). Collecção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

³³² Lei de nº 556, de 25 de junho de 1850 (Código Comercial do Império do Brasil). Collecção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

³³³ Decreto de nº 2.926 de 14 de maio de 1862. Collecção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

e respaldaram a estruturação e publicação de novas leis e regulamentos provinciais direcionadas ao tema.

O primeiro capítulo trata do processo das arrematações, ou seja, o rito oficial da hasta pública ou pregão. O processo começava com o anúncio arrematação e o convite público, cujo prazo variava de quinze dias a seis meses. Nesse período, os interessados podiam examinar os planos e orçamentos, mediante autorização da junta. A junta, composta por membros escolhidos pelo ministério, tinha um presidente responsável por comunicar os pareceres e intervir em casos de conduta inadequada. Para concorrer, os interessados precisavam apresentar um fiador idôneo ou realizar o pagamento de uma caução, equivalente a 20% do orçamento da obra. A exceção se dava quando se tratava de um serviço orçado em uma importância inferior a 10 contos de réis³³⁴.

Com as garantias financeiras, os arrematantes se inscreviam e, por meio de sorteio, eram alocados nos assentos. A apresentação das propostas seguia a ordem estabelecida pelo sorteio. Cada candidato deveria anunciar oralmente sua proposta, que era registrada pela junta e repetida em “viva voz” para confirmação. Após ouvir todas as propostas, a junta encerrava o processo e, em até oito dias, deveria comunicar a sua decisão sobre qual proposta era mais vantajosa para os cofres públicos. Além disso, o regulamento permitia que algumas arrematações, como o fornecimento de materiais ou obras, pudessem ser feitas por meio de propostas enviadas em cartas fechadas, conforme a conveniência do governo³³⁵.

O segundo capítulo estabelece cláusulas gerais que objetivavam regular direitos e deveres dos arrematantes, procedimentos de fiscalização e supervisão, e garantir a execução qualificada, transparente e eficiente dos serviços. Os artigos iniciais reforçam a exigência de compromisso técnico e financeiro dos arrematantes, incluindo a obrigatoriedade de apresentar fiança idônea, calculada em 20% do valor orçado, como garantia do cumprimento do contrato. Para evitar alegações de desconhecimento das especificações técnicas, o arrematante precisava assinar previamente todos os documentos relacionados às plantas, traçados e demais informações do projeto. Além disso, os empreiteiros não podiam transferir a obra a terceiros sem autorização governamental e estavam proibidos de se ausentar dos trabalhos sem deixar um representante aprovado pelo engenheiro responsável, garantindo a continuidade da fiscalização e supervisão dos trabalhos³³⁶.

³³⁴ Decreto de nº 2.926 de 14 de maio de 1862. Coleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

³³⁵ *Ibidem*.

³³⁶ *Ibidem*.

O decreto também evidencia uma preocupação com a qualidade dos materiais e a conduta dos trabalhadores. Se por um lado os arrematantes tinham autonomia para contratar mestres e operários para executar seus serviços, por outro ficavam responsáveis por possíveis prejuízos e desavenças no desempenho das atividades. Os engenheiros tinham autonomia para solicitar a substituição de trabalhadores em casos de insubordinação, incapacidade ou falta de probidade, assegurando o bom andamento das obras. Essa autonomia era respaldada por cláusulas contratuais e pela supervisão ministerial, que oferecia suporte institucional para as decisões. O decreto, nesse contexto, reforça a relação de confiança entre os empregados da administração pública e as autoridades governamentais, além de destacar a necessidade de proteção Estatal nos processos de terceirização de serviços públicos. Os artigos 19 e 20, para exemplificar, tratam do rigor no uso de materiais, exigindo conformidade com as especificações contratuais. O regulamento também autorizava o engenheiro a ordenar a demolição e reconstrução de partes da obra em casos de 'vícios de construção' ou uso de materiais inadequados, com os custos dessa medida integralmente arcados pelo arrematante. Havendo contestação, cabia ao Ministro emitir um parecer definitivo, conforme disposto nos artigos 20 e 21. O processo de contestação exigia a apresentação formal de argumentos pelas partes interessadas, seguida de análise detalhada pelo Ministério. O parecer ministerial, uma vez emitido, tinha caráter vinculativo e definia as medidas necessárias para a resolução do impasse³³⁷.

O aspecto financeiro também era regulamentado de forma detalhada. Os pagamentos eram realizados em parcelas previstas no contrato, com o governo retendo 10% de cada parcela, liberando essa quantia apenas após o prazo de garantia, que variava de três meses a dois anos, dependendo do tipo de obra³³⁸. Devido à extensão dos trabalhos e aos altos valores envolvidos, essa retenção era fundamental para incentivar o cumprimento, ainda que incipiente, dos prazos contratuais. No entanto, os arrematantes tinham direito a um pagamento provisório no momento da entrega, permitindo ao setor administrativo avaliar a qualidade da execução antes da liberação definitiva³³⁹.

O capítulo ainda dispõe sobre multas e indenizações, delimitando, por exemplo, que atrasos, negligência ou prejuízos causados pelo arrematante não gerariam compensações (art.

³³⁷ Decreto de nº 2.926 de 14 de maio de 1862. Colleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

³³⁸ Os prazos eram de três meses para trabalhos de conservação, um ano para aterros e cavas, seis meses para empedramento e um a dois anos para obras de arte. Decreto de nº 2926 de 14 de maio de 1862. Art. 28-30. Colleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

³³⁹ Decreto de nº 2.926 de 14 de maio de 1862. Colleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

31), nem tampouco o atraso no pagamento por parte das autoridades governamentais (art. 33), e que acréscimos à obra sem ordem do engenheiro não poderiam ser reivindicados, mesmo que beneficiassem o projeto (art. 37). Aos arrematantes, as compensações só eram pagas em caso de rescisão ou suspensão sem culpa (art. 35). Já as multas, fixadas em 10% da fiança, mas nunca abaixo de 100\$000 réis, visavam proteger o Estado contra atrasos e outras falhas, algo que ocorria recorrentemente. A retenção da caução também era outra estratégia, haja visto que o art. 36 orientava a administração a devolver o valor paulatinamente conforme o pagamento das parcelas afixadas. Quaisquer dúvidas ou contestações seriam resolvidas pelo Ministro a nível imperial e nas províncias pelos presidentes³⁴⁰.

Com essas cláusulas, o decreto buscava equilibrar os interesses das partes, mas priorizando a proteção estatal e a eficiência na execução de obras públicas. Sob a ótica Estatal, o regulamento de 1862 reflete uma clara tentativa de centralizar e controlar a execução das edificações, visando a proteção dos interesses públicos. Nesse sentido, o regulamento busca assegurar que os processos de arrematação e execução dos serviços sigam padrões de qualidade, transparência e responsabilidade financeira, algo fundamental para a preservação da integridade das finanças públicas e para evitar fraudes e abusos.

A ênfase nas fianças, nas cauções e na retenção de parcelas dos pagamentos, por exemplo, são mecanismos que refletem o cuidado do Estado com a segurança jurídica e financeira dos contratos. Eles visam proteger o erário de possíveis falhas ou desvios na execução das obras, estabelecendo garantias que, teoricamente, incentivavam o cumprimento dos prazos e qualificação dos serviços. A atuação da junta, composta por membros escolhidos pelo Ministério, e a centralização das decisões nas mãos do Ministro, indicam um movimento claro para fortalecer o controle governamental sobre os processos de execução pública, minimizando, pelo menos na letra de lei, a influência de terceiros ou interesses privados no andamento das obras.

Contudo, o governo abria espaço para a realização de arrematações por cartas fechadas, conforme os interesses governamentais, o que abria margem para a desconfiança. A escolha das obras, a elaboração dos orçamentos e a análise das propostas também poderiam se deixar influenciar por interesses particulares e/ou ministeriais, como ocorria recorrentemente nas experiências provinciais. Ademais, a rigidez normativa apresentava limitações diante das complexidades da administração pública. A excessiva burocracia pode ter gerado um processo

³⁴⁰ Decreto de nº 2.926 de 14 de maio de 1862. Colleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

lento e pouco flexível, dificultando a capacidade do Estado de se adaptar ao crescimento do setor privado. Portanto, embora o regulamento tenha sido uma tentativa de assegurar a eficiência e o controle estatal sobre as obras públicas, sua fragilidade reside no fato de que, em um contexto econômico de transformação, ele não foi capaz de dar respostas rápidas e flexíveis às novas exigências do mercado e da sociedade.

Neste contexto, embora o regulamento de 1862 tenha representado um avanço na organização e controle das obras públicas, ele não conseguiu acompanhar as transformações econômicas e empresariais do final do século XIX. A natureza recente dessas mudanças pode não ter oferecido o arcabouço técnico e legislativo necessário para uma adequação normativa, especialmente em um país ainda preso a conjunturas complexas, como o persistente sistema escravista. Contudo, o decreto representou um marco significativo na história das licitações, como evidenciado pela continuidade de alguns de seus dispositivos até a contemporaneidade.

3.1.3. O ramo das obras públicas e os modelos de execução: administração direta ou arrematação em hasta pública?

Como vimos anteriormente, a legislação brasileira, seguindo a tradição administrativa colonial portuguesa, indicava duas formas principais para a execução de obras públicas: a administração direta e o sistema de arrematações. No modelo de administração direta, governos municipais, provinciais ou imperiais organizavam repartições especializadas, compostas por engenheiros, arquitetos, mestres de obras, fiscais e operários. Essas equipes planejavam, executavam e fiscalizavam os projetos sob a supervisão de comissões de vereadores, ministros ou presidentes provinciais. Por outro lado, o sistema de arrematações transferia a execução para o setor privado, reservando ao governo a elaboração dos planos, a realização das hastas públicas e a fiscalização das obras. Esse sistema, que exigia interação constante entre o Estado e o setor privado, abrangia aspectos como a compra de materiais, a formação de equipes e o gerenciamento financeiro³⁴¹.

Essa prática, herdada do período colonial, continuou a moldar a relação entre o Estado e o setor privado durante o Império. Segundo Williams Souza, desde os tempos coloniais, grupos de empresários e negociantes de grosso trato já participavam da arrematação de impostos, fornecimento de gêneros e da execução de obras públicas, recebendo benefícios políticos e financeiros. Após a independência, o governo imperial consolidou essa dinâmica com a lei de

³⁴¹ Falla recitada pelo Exm. Presidente Francisco do Rego Barros em razão da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, 1 de março de 1838, “Obras Públicas” – CRL: Provincial Presidential Reports: Pernambuco.

1º de outubro de 1828, que orientou as CM a priorizarem as arrematações na execução de obras públicas³⁴². A administração direta, pelo pagamento de jornais, deveria ser utilizada apenas na ausência de interessados, reforçando a importância do setor privado na execução de serviços públicos naquele período³⁴³.

Nas décadas subsequentes, a maioria das obras públicas continuou a ser executada por meio de hastas públicas. Essa prática foi fortalecida pelas reformas introduzidas pelo Ato Adicional de 1834 e sua Lei de Interpretação de 1840. Segundo Télió Cravo, a centralização administrativa promovida pelas leis regressistas ofereceu respaldo institucional para que os presidentes provinciais ajustassem os métodos de execução de acordo com as condições técnicas e financeiras locais, consolidando a predominância do sistema de arrematações. Na província de Minas Gerais, por exemplo, entre 1871 e 1875, foram construídas 78 obras, das quais 55 eram pontes e 23 estradas. Desses projetos, 72,72% das pontes e 69,56% das estradas foram realizadas por meio das arrematações, evidenciando a preferência por esse sistema³⁴⁴.

Na experiência de Pernambuco, o mapa geral das despesas do primeiro trimestre do ano financeiro de 1838-1839 indica que o governo provincial executava 27 obras, sendo 14 por arrematação e 13 por administração direta. Apesar do aparente equilíbrio no número de obras, as realizadas sob administração direta representavam apenas 20,99% do orçamento total de 72:948\$589 réis. O valor destinado a essas obras era de 15:315\$450 réis, enquanto 79,01% dos recursos – 57:644\$139 réis – foram alocados para o mercado das arrematações³⁴⁵.

Ainda assim, a forma de execução poderia mudar durante a realização dos trabalhos. Relatórios provinciais e ofícios enviados pela ROP indicam que, conforme o regulamento provisório de 1835, o rompimento contratual unilateral era permitido no caso de descumprimento de cláusulas pelos arrematantes. Nesses casos, as obras poderiam ser continuadas pela administração direta, às custas do empreiteiro responsável. Um exemplo é a Ponte de Motocolombó, cuja arrematação foi cancelada após cinco anos de atraso. Outros casos relatados entre 1838 e 1842 também mencionam atrasos, aplicação de multas e rompimentos contratuais frequentes³⁴⁶.

³⁴² Souza, 2002, p. 84.

³⁴³ Colleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1º de outubro de 1828.

³⁴⁴ Cravo, 2018, pp. 79-80.

³⁴⁵ APEJE, Série OP, Códice 8, fl. 12-14. 11 de janeiro de 1839.

³⁴⁶ Falla recitada pelo Exm. Presidente Francisco do Rego Barros em razão da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, 1 de março de 1838, “Obras Arrematadas”, pp. 36-37 – CRL: Provincial Presidential Reports: Pernambuco.; APEJE, Série OP, Códice 06, fl. 62/62v, 63; fl. 125 e 126; Códice 12, fl. 58; fl. 194/195v.

Antes do governo conservador de Rego Barros, era comum que pequenos e médios investidores da sociedade pernambucana participassem do mercado das edificações, concorrendo por obras menores nas hastas públicas, como estabelecido pelo regulamento provisório de 10 de agosto de 1835. No entanto, a contratação de Louis-Léger Vauthier em 1840 trouxe mudanças significativas para o setor de obras públicas em Pernambuco, modificando, ainda que brevemente, a visão do governo provincial quanto a alguns aspectos do sistema de arrematação. Assim como outros engenheiros formados pela *École Polytechnique de Paris*, Vauthier era a favor da desburocratização administrativa de seu setor e defendia a priorização da administração direta, criticando a falta de qualificação técnica dos arrematantes locais e o uso frequente de mão de obra escravizada pouco ou nada especializada.

Apesar de suas ideias, a necessidade de investidores privados para atender à demanda crescente gerada pelo plano geral de melhoramentos urbanos empreitado pelo governo *baronista* limitou sua influência. Durante a sua direção, a principal mudança foi a reorganização do sistema de arrematações, que alterou a divisão por lanços ou braços, favorecendo grandes investidores alinhados à política conservadora, mas restringindo a participação de pequenos e médios concorrentes. De acordo com Marson, essas mudanças acarretaram em muitas críticas e na reformulação vivenciada pela Repartição em 1846 sob o governo de Chichorro da Gama³⁴⁷.

Silvino Zancheti destaca que o engenheiro Mamede Ferreira, diretor da Repartição entre 1850 e 1856, compartilhou das aspirações de Vauthier em relação à administração direta. Para Mamede Ferreira, obras realizadas sob a gestão de sua diretoria tinham maior qualidade, enquanto as feitas por arrematantes exigiam reparos frequentes e geravam custos elevados para os cofres provinciais³⁴⁸. Contudo, o regulamento de 1851 da então ROP, em seu quinto artigo, continuava a priorizar o sistema de arrematação, destacando o papel dos engenheiros provinciais no planejamento e na supervisão técnica³⁴⁹.

As mudanças sociopolíticas e econômicas da década de 1850, afetadas especialmente pelo encerramento do tráfico transatlântico de escravizados, contribuíram para a expansão do setor privado nos serviços públicos na segunda metade do século XIX. Segundo Zancheti, a crescente demanda por infraestrutura e serviços superava a capacidade de resposta do Estado, refletindo no crescimento supracitado³⁵⁰. Nesse sentido, entre 1837 e 1870, a administração provincial de Pernambuco realizou por volta de 253 ações relacionadas a construção, reparos, manutenção e

³⁴⁷ Marson, 1987, p. 312.

³⁴⁸ Zancheti, 1989, p. 92.

³⁴⁹ APEJE, Col. Leis Provinciais de Pernambuco, Lei de nº. 286. 17 de maio de 1851. “Regulamento da Directoria das obras e trabalhos publicos provinciais”, pp. 42-60.

³⁵⁰ Zancheti, Op. cit., p. 92.

outros serviços no tocante às obras públicas. As ações, que foram executadas por meio de acordos com dezenas de arrematantes, ocuparam a maior parte dos orçamentos destinados ao setor na província³⁵¹.

A análise das dinâmicas entre administração direta e sistema de arrematações no Brasil imperial evidencia não apenas as estratégias adotadas para a execução de obras públicas, mas também os reflexos sociais, econômicos e políticos que essas escolhas promoveram. A prevalência do setor privado, incentivada por legislações e políticas específicas, moldou a relação entre o Estado e a iniciativa privada, ao mesmo tempo em que expôs as limitações estruturais da administração pública. Para completar, essas relações também impactavam nos mundos do trabalho, incentivando a imigração de artífices estrangeiros, o engajamento de presos ferreiros, africanos livres, escravizados, livres e libertos. Tais práticas revelam o papel fundamental dos investimentos privados nos melhoramentos infraestruturais no período, oferecendo uma importante perspectiva sobre os desafios técnicos e normativos. Ademais, a análise dessa conjuntura é pertinente para se entender as relações de poder em voga e os usos políticos da ROP em meio às disputas internas pelos cargos, benefícios e prestígio.

3.2. O mercado das arrematações em Pernambuco: estrutura e regulamentação

A partir da criação da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco, em 1835, foram promulgadas diversas leis provinciais e regulamentos que objetivaram organizar a estrutura administrativa da instituição e regulamentar o sistema de arrematações. Entre as normativas, destacam-se:

- A Lei Provincial nº 9, de 12 de junho de 1835, que autorizou a contratação do corpo técnico e estabeleceu a estrutura inicial para a realização das arrematações;
- O regulamento provisório de 10 de agosto de 1835, que delineou a organização administrativa da Repartição;
- O regulamento de 25 de maio de 1842, que buscou *modernizar* a configuração institucional;
- O regulamento de 26 de setembro de 1846, que restabeleceu elementos do regulamento inicial de 1835;

³⁵¹ APEJE, Série OP, Códices 04; 06-47. Os números foram levantados a partir do mapeamento nominal dos arrematantes e das respectivas obras arrematadas entre 1837 e 1870, elaborado ao longo desta pesquisa.

- A Lei Provincial nº 286, de 19 de maio de 1851, que implementou o regulamento mais abrangente e avançado até então, renomeando a instituição como “Diretoria de Obras Públicas”.

Essas e outras mudanças no sistema de arrematação foram influenciadas pela manutenção ou modificação de elementos da tradição colonial, incorporação de normas e dispositivos imperiais, adaptações à realidade local e interesses de ordem social, econômica e política. Dessa maneira, ao longo de duas décadas a Repartição acabou sendo administrada de maneira distinta, conforme a prioridade que lhe era dada. Conforme foi discutido no segundo capítulo, a incorporação das repartições de obras públicas à estrutura administrativa dos governos provinciais resultou em uma relação de dependência direta entre esses setores e os presidentes das províncias. Nesse contexto, a vontade política e o respaldo institucional desempenharam papéis fundamentais no desenvolvimento e execução das atividades da Repartição. Durante o governo *baronista*, a instituição consolidou-se, porém passou por um período de desmobilização entre 1845 e 1848, retomando suas atividades de forma mais robusta na década de 1850.

Com base nesse contexto, o presente tópico tem como objetivo discutir a estrutura administrativa da Repartição de Obras Públicas, com ênfase na organização das hastas públicas, no sistema de arrematações e suas mudanças regulamentares, na gestão técnica e orçamentária, nos editais e contratos de arrematação e no funcionamento das casas de Barreiras.

3.2.1. Os regulamentos das arrematações provinciais (1835-1851)

O primeiro regulamento da ROP, datado de 10 de agosto de 1835, foi elaborado com base na lei provincial de nº 9. Contudo, não chegou a ser submetido à ALP para apreciação, o que fez com que sua implementação ocorresse em caráter provisório, conforme ofícios trocados entre o inspetor Firmino Âncora e o governo provincial³⁵². A falta de aprovação formal resultou na não publicização do regulamento, tornando-o inacessível para o este trabalho³⁵³. O pouco que se sabe sobre o documento provém de outras fontes, como comunicações internas da ROP, anotações do engenheiro Vauthier, relatórios provinciais e correspondências entre grupos políticos da época.

As discussões sobre a introdução de um novo regulamento, efetivado em 25 de maio de 1842, foram marcadas por tensões políticas e administrativas. Um dos principais objetivos era

³⁵² APEJE, Série OP, Códice 02, fl. 378, 379 e 380; Códice 03, fl. 221 e 242/241v.

³⁵³ BND, Diário de Pernambuco, 2 e 20 de março de 1843.

a desburocratização do setor e a reestruturação organizacional da ROP, que passou a adotar uma hierarquia mais clara e objetiva. Contudo, a maior polêmica girava em torno das alterações no sistema de arrematação de obras públicas. Sob o regulamento provisório de 1835, as obras eram subdivididas em partes menores, como lanços ou braças, permitindo a participação de pequenos arrematantes sem grande capital ou fiadores abastados. A orçamento mais acessível das obras garantia também a apresentação de fiadores ou pagamento de cauções. A prática de se exigir garantias contratuais como as citadas tinha origem nas Ordenações Filipinas e era comum em todo o Império.

De acordo com Marson, essas disputas refletiam dois projetos de poder: o dos liberais *praieiros*, que buscavam consolidar o Estado como agenciador de pequenos e médios proprietários, e o dos *baronistas*, que estavam mais interessados no apoio de grandes investidores para o plano geral de melhoramentos urbanos³⁵⁴. Para Rego Barros, o antigo regulamento era incompatível com suas necessidades políticas e administrativas, o que levou à sua reformulação. O governo *baronista* justificava as mudanças no regulamento de 1835 com base na sua informalidade, argumentando que a subdivisão das obras em pequenos lanços dificultava a fiscalização e comprometia a eficácia logística³⁵⁵. No entanto, é evidente que essas alterações também serviam a interesses políticos, como a distribuição de cargos e o favorecimento de grupos alinhados ao governo conservador.

O regulamento de 1842 promoveu mudanças significativas. A administração provincial passou a priorizar obras maiores e mais custosas, reduzindo a divisão em pequenos lanços e braças. Embora as estradas ainda fossem divididas em trechos, os contratos se tornaram menos acessíveis para pequenos empreiteiros, pois os lanços aumentaram de tamanho, o que implicava em uma maior disponibilidade orçamentária e mais empregados³⁵⁶. Paralelamente, o governo passou a executar mais obras por administração direta e incentivou a formação de comissões e sociedades compostas por grandes negociantes para financiar projetos como o abastecimento de água em Recife e Olinda e a construção do Teatro de Santa Isabel. Essa política reforçava o controle do governo sobre os recursos e consolidava alianças com elites econômicas locais.

Pela autorização concedida pelo regulamento de 1842, o presidente Francisco do Rego Barros assinou em 11 de julho de 1843 o “Regulamento para as arrematações e feituas das obras públicas da Província”, composto por vinte e sete artigos organizados em quatro

³⁵⁴ Marson, 1987, p. 312.

³⁵⁵ Falla recitada pelo Exm. Presidente Francisco do Rego Barros em razão da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, 1 de março de 1838; 1 de março de 1839. CRL: Provincial Presidential Reports: Pernambuco.

³⁵⁶ BND, Diário de Pernambuco, 22 de junho de 1842. Parte oficial: publicação do “Regulamento da Repartição das Obras Públicas da Província de Pernambuco” de 25 de maio de 1842.

capítulos: 1) Forma dos orçamentos e natureza das arrematações; 2) Modo de se celebrarem as arrematações; 3) Princípio e conclusão das obras arrematadas e pagamento dos arrematantes; e 4) Obrigações gerais e particulares impostas aos arrematantes. O primeiro capítulo definiu os critérios orçamentários que orientavam o levantamento das obras, prevendo ajustes financeiros caso houvesse variações significativas nos custos estimados. O arrematante poderia rescindir o contrato sem penalidades caso os custos aumentassem ou diminuíssem em mais de 20%³⁵⁷. O orçamento poderia variar conforme alterações nos preços dos materiais, erros de planejamento técnico ou execução e ajustes solicitados pelos governo ou arrematantes, conforme ofícios da ROP³⁵⁸.

O segundo capítulo detalhou os procedimentos para a realização de hastas públicas. As arrematações eram organizadas pela Tesouraria Provincial, com a participação do engenheiro-chefe, após ampla divulgação dos editais. Os participantes deviam apresentar fiadores como garantia, e suas propostas podiam ser rejeitadas caso desrespeitassem as condições estipuladas nos editais. Já terceiro capítulo estabeleceu prazos rigorosos para o início e término das obras, permitindo prorrogações apenas em casos extraordinários. A não conclusão do prazo resultava em multa de 5% sobre o valor total do contrato e poderia levar à finalização da obra pela administração provincial às custas do arrematante³⁵⁹.

Após o encerramento das obras, o engenheiro-chefe lavrava um termo de recebimento provisório, válido pelo prazo de um ano. A intenção era proteger a administração provincial da entrega de obras desqualificadas e assegurar o estado de conservação das edificações, que ficava a cargo do arrematante ao longo desse prazo. A entrega definitiva era concretizada por meio da assinatura do termo de recebimento. Em resumo, os pagamentos eram feitos em quatro prestações: a primeira era paga ao final da terça parte; a segunda ao final de dois terços das obras; a terceira na entrega do termo provisório; e a quarta e última na entrega definitiva³⁶⁰.

Por fim, o quarto capítulo especificou as obrigações dos arrematantes, que deviam seguir rigorosamente os planos e projetos aprovados pela administração. Materiais inadequados poderiam ser rejeitados, com a exigência de retirada dos canteiros de obras. Em caso de descumprimento das especificações técnicas, as estruturas poderiam ser demolidas sem

³⁵⁷ “Regulamento para as arrematações, e feitura das obras publicas da provincia, com as condições geraes, impostas aos arrematantes”, 11 de julho de 1843. (BND, Diário de Pernambuco, 5 de setembro de 1843).

³⁵⁸ APEJE, Série OP, Códice 16, fl. 107, 187; Códice 17, fl. 28, 29; Códice 18, fl. 134, 311, 314; Códice 19, fl. 67/67v. (1844 a 1846).

³⁵⁹ “Regulamento para as arrematações, e feitura das obras publicas da provincia, com as condições geraes, impostas aos arrematantes”, 11 de julho de 1843. (BND, Diário de Pernambuco, 5 de setembro de 1843).

³⁶⁰ *Ibidem*.

compensações, salvo se o arrematante comprovasse a inexistência de erros, o que resultaria em indenização. Também eram responsabilidades dos arrematantes a contratação de mão de obra idônea e o pagamento de indenizações por extração de materiais de propriedades privadas, conforme a lei provincial nº 9 de 1835. Aos arrematantes, porém, não era permitido transferir as obras ou parte dela sem o consentimento do Presidente da Província, nem tampouco exigir modificações orçamentárias³⁶¹.

Essas mudanças regulatórias evidenciam as tensões entre a “modernização administrativa” e o chamado *exclusivismo*, presente no discurso *praieiro*. Se, por um lado, o governo baronista buscava aprimorar a gestão pública e viabilizar grandes projetos, por outro, restringia a participação de pequenos empreiteiros, favorecendo elites econômicas e fortalecendo seu controle político. Apesar disso, as normativas dialogavam com modelos consolidados internacionalmente, ao mesmo tempo em que influenciaram o governo na criação, em 1862, do primeiro regulamento imperial para contratos de arrematação. É possível identificar semelhanças significativas entre os artigos do regulamento das arrematações de 1843 e o decreto de 1862, como a exigência de fiadores idôneos, regras para transferência de obras, cumprimento de prazos, adaptações a mudanças estruturais e orçamentárias, qualificações técnicas, suporte institucional aos engenheiros, aplicação de multas, manutenção de cláusulas contratuais e procedimentos de recepção provisória e definitiva das obras precedidas de acordos de manutenção³⁶².

No entanto, a conjuntura política mudou significativamente o cenário em Pernambuco. Após a vitória da oposição *praieira* nas eleições de 1844 e 1845, e Chichorro da Gama assumindo a presidência, a organização administrativa da ROP foi desmontada. O novo governo restaurou o regulamento de 1835, remodelou o sistema de arrematações em benefício próprio e desligou diversos empregados da Repartição, conforme aponta Marson³⁶³. Essa desmobilização enfraqueceu o mercado, refletindo a tensa conjuntura que culminaria na Insurreição Praieira de 1848. A grande mudança do regulamento de 26 de setembro de 1846 foi o reestabelecimento da subdivisão das obras em pequenos lotes e alterações fiscais que ampliaram o acompanhamento da Tesouraria Província, por meio do papel desempenhado pelo inspetor fiscal. Contudo, as mudanças regulamentares de 1846 conservaram grande parte das

³⁶¹ “Regulamento para as arrematações, e feitura das obras publicas da provincia, com as condições geraes, impostas aos arrematantes”, 11 de julho de 1843. (BND, Diário de Pernambuco, 5 de setembro de 1843).

³⁶² Decreto de nº 2.926 de 14 de maio de 1862. Collecção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

³⁶³ Marson, 1987, pp. 288-289.

disposições do texto anterior. As alterações mais significativas ocorreram na década de 1850, no período da *Conciliação*.

O regulamento de 17 de maio de 1851 foi um marco na reestruturação da Repartição. Embora inspirado nos regulamentos *baronistas* de 1842 e 1843, trouxe avanços em diversos aspectos. O primeiro artigo alterou o nome da instituição para “Directoria de Obras Públicas” e renomeou o cargo de engenheiro-chefe para diretor geral. Com o intuito de conferir maior respaldo jurídico e evitar críticas ou revisões, o regulamento incorporou definições detalhadas de cargos, atribuições, contabilidade e sistema de arrematação em um mesmo documento e em forma de lei provincial (nº 286). Uma mudança importante foi introduzida no artigo 22, que redefiniu os prazos de divulgação de editais para hastas públicas: vinte dias para obras acima de dois contos de réis e dez dias para obras com orçamento inferior. O Artigo 26 fixou a afiação em 150% do valor total da obra, uma soma elevada se levado em consideração os padrões orçamentários da época, embora viabilizado pelo artigo 47, que trata da conservação da prática de subdivisão das obras, prevista nos regulamentos de 1835 e 1846³⁶⁴.

Além disso, o regulamento de 1851 introduziu a possibilidade de pagamento de cauções em bens de raiz, títulos públicos e moedas, oferecendo maior flexibilidade aos arrematantes. Outra mudança importante foi o aumento da multa por descumprimento contratual de 5% para 10%, conforme disposto no artigo 32. Embora em muitos aspectos do texto, como as regras para hastas públicas e cláusulas de arrematação, fossem similares ao regulamento de 1843, o novo texto trouxe inovações pertinentes, como o estabelecimento de vínculos com empresas³⁶⁵.

A presença de artigos voltados para a negociação com empresas foi uma novidade em relação às disposições anteriores e nem mesmo o regulamento imperial dos contratos de arrematações de 1862 o fez. O regulamento de 1851 estabeleceu condições para a contratação de empresas de empreitada e prestadoras de serviços, responsáveis por execução, reparação, conservação, manutenção e “entretenimento” no mercado de obras públicas. As bases de cada contrato eram definidas pelo diretor da Repartição, aprovadas em Conselho e conformadas pelo presidente, enquanto as empresas estavam sujeitas às mesmas condições e obrigações dos arrematantes particulares, incluindo a apresentação de fiador idôneo ou caução³⁶⁶. Exemplos incluem contratos firmados com empresas como *Starr & Cia*, que contava com acionistas

³⁶⁴ APEJE, Col. Leis Provinciais de Pernambuco, Lei de nº 286. 17 de maio de 1851. “Regulamento da Directoria das obras e trabalhos publicos provinciais”, pp. 42-60.

³⁶⁵ Ibidem.

³⁶⁶ Ibidem.

brasileiros e estrangeiros e se ocupava do fornecimento de materiais e serviços de fundição³⁶⁷; a *Fielden Brothers* de Manchester, que costurou acordos com o governo provincial para prover a iluminação a gás³⁶⁸; a Empresa Mamede, fundada pelo engenheiro Mamede Ferreira após o seu desligamento³⁶⁹; e a RSF, responsável pela construção da primeira ferrovia pernambucana. Zancheti também menciona a companhia inglesa *Recife Drainage*, que obteve uma concessão para instalar um sistema completo de esgoto em 1871, após o fracasso da empresa de Charles L. Cambrone em 1858³⁷⁰.

As mudanças regulatórias analisadas revelam um cenário complexo de disputas políticas e econômicas que moldaram a administração pública provincial no século XIX. Por um lado, essas normativas buscaram *modernizar* os processos de gestão, adotando práticas mais organizadas e eficientes, inspiradas em modelos internacionais. Por outro, refletiram os interesses das elites locais e suas tensões com grupos opositores, como os liberais *praieiros*, evidenciando as limitações estruturais de um sistema profundamente desigual. A consolidação de diretrizes como a divisão das obras em lotes menores, a formalização de contratos e a inserção de empresas no setor público aponta para uma tentativa de equilibrar inovação e controle político. Contudo, os desafios econômicos, as descontinuidades administrativas e os conflitos internos mostram que a *modernização* enfrentou barreiras significativas, deixando um legado marcado pela ambiguidade entre avanços institucionais e a manutenção de privilégios.

3.2.2. Os editais de arrematação e a hasta pública: planejamento técnico, orçamentário e laboral

Segundo Monica Lage, em tempos antigos, o processo de arrematação era concretizado por meio de um ritual no qual o arrematante recebia um ramo verde e caminhava até a praça central ou local de execução da hasta pública. Ao chegar, erguia os braços e declarava em voz alta havia arrematado determinada obra. Esse ato, uma teatralização exigida pela lei, simbolizava o reconhecimento público de sua responsabilidade quanto à execução dos trabalhos³⁷¹. Embora essa prática tenha se perdido ao longo do tempo, a tradição filipina evidencia um esforço pedagógico para firmar um acordo material, simbólico e ético entre as partes interessadas e a sociedade que serviam.

³⁶⁷ APEJE, Série OP, Códice 31, fl. 20/20v; Códice 32, fl. 359/359v e 360/360v; Códice 32, fl. 457; Códice 24, fl. 06; Códice 35, fl. 34.

³⁶⁸ Ibidem, Códice 39, fl. 15, 16; Códice 40, fl. 214/214v, 215.

³⁶⁹ Ibidem, Códice 37, fl. 113; Códice 38, fl. 23/23v, 24, 25.

³⁷⁰ Zancheti, 1989, p. 97.

³⁷¹ Lage, 2023, pp. 256-257.

Além de sua dimensão simbólica, a arrematação de uma obra pública tinha implicações econômicas e sociais importantes. Para o empreiteiro a realização de obras públicas representava não apenas uma fonte de lucro, mas também uma forma de conquistar prestígio em uma sociedade cristã oitocentista, na qual a imagem pública era altamente valorizada. Uma das maneiras de adquirir prestígio era por meio das benfeitorias e da caridade. Marcus Carvalho menciona que traficantes de escravizados costumavam doar dinheiro a asilos, escolas, hospitais e outras instituições, seja em vida ou em testamento³⁷². Outra prática comum era a alforria de escravizados em cerimônias públicas. Contudo não era a caridade que motivava esses atos, mas a eficácia da promessa de alforria como mecanismo de coerção ao trabalho³⁷³.

Os arrematantes preocupavam-se, portanto, com sua imagem pública, especialmente porque entre eles estavam grandes proprietários de terras e gente, políticos, profissionais liberais, funcionários públicos e donos de patentes militares. No entanto, seu principal interesse residia no acúmulo financeiro, no escoamento de sua produção, na valorização de suas propriedades e na ampliação de suas redes clientelísticas e de capital político. Para isso, era essencial firmar acordos contratuais vantajosos e adotar estratégias que maximizassem a rentabilidade.

No século XIX, os lucros dos arrematantes de obras públicas variavam conforme a natureza do negócio, a escala da obra e a região. Ao participar de hastas públicas para a construção de estradas, pontes e edifícios, o arrematante precisava calcular cuidadosamente sua proposta, uma vez que as legislações privilegiavam os lances que oferecessem os menores valores orçamentários e o melhor custo-benefício ao poder público. O lucro era gerado a partir da diferença entre o valor recebido do governo ou da instituição contratante e os custos efetivos da obra, incluindo materiais, mão de obra e outros gastos. Em uma sociedade escravista, era comum que os empreiteiros utilizassem seus próprios escravizados no canteiros de obras para maximizar os lucros, especialmente porque os editais exigiam apenas a contratação de um mestre pedreiro e um mestre carpinteiro, sem especificar os demais trabalhadores³⁷⁴.

Essa estratégia se baseava nos critérios adotados pela administração pública para elaborar os orçamentos de obras. Engenheiros e funcionários administrativos estipulavam uma quantidade mínima de trabalhadores e multiplicavam esse número pelo valor médio da jornada de um trabalhador livre no mercado. Periódicos da década de 1840 indicam que a Repartição oferecia de \$700 a \$800 réis diários para carpinteiros, pedreiros e serventes livres, enquanto o

³⁷² Carvalho, 2010, p. 160.

³⁷³ *Ibidem*, p. 228.

³⁷⁴ BND, Diário de Pernambuco, 19 de janeiro de 1843.

aluguel de um cativo servente custava cerca de \$640 réis diários. Segundo Télió Cravo, em Minas Gerais, os mesmos valores eram praticados³⁷⁵. Assim, quanto maior era o número de escravizados próprios, menor o custo com mão de obra, permitindo que os arrematantes oferecessem lances menores e ainda assim obtivessem margens significativas de lucro.

A sazonalidade também influenciava na distribuição da mão de obra. Maria Lúcia Lamounier, destaca que, durante o período da entressafra, proprietários de terra deslocavam mais escravizados para os canteiros de obras, garantindo o andamento dos trabalhos sem comprometer a produção agrícola, como a safra de cana-de-açúcar³⁷⁶. A mobilidade de trabalhadores livres e libertos também contribuía para a preferência governamental pela execução de obras por arrematação, apesar das opiniões contrárias de engenheiros como Vauthier e Mamede Ferreira, que defendiam a utilização da mão de obra livre nacional ou estrangeira. Vale destacar também que essa mobilidade influenciava o valor médio dos jornaleiros livres, o que implicava em mudanças nos levantamentos orçamentários das obras públicas.

Para suprir a mão de obra necessária e maximizar a lucratividade, muitos arrematantes recorriam ao aluguel de escravizados especializados ou semiespecializados. Marcus Carvalho afirma que não faltavam negros de ganho e aluguel para oferecer seu trabalho braçal nos bairros recifenses. No bairro do Recife, para exemplificar, a população cativa representava 44,6% dos moradores. O mercado também era movimentado em outros bairros, como Santo Antônio, Boa Vista e São José, mas o bairro do Recife concentrava a maior parte das “casas de má fama” e estabelecimentos de compra, aluguel e venda de escravizados³⁷⁷. Anúncios em periódicos da época revelam que escravizados serventes eram alugados por \$640 réis diários, mas a competição no mercado podia reduzir esse valor para \$480 réis³⁷⁸. Em comparação, a jornada de um trabalhador livre custava, em média \$750 réis, evidenciando a economia gerada pelo uso de escravizados alugados³⁷⁹.

Os arrematantes não apenas economizavam, mas também lucravam com a locação de escravizados. Por exemplo, ao alugar trinta serventes por \$640 réis diários, o retorno mensal alcançava 69\$300 réis em 21 dias úteis. Anualmente, com base na estimativa de 250 dias

³⁷⁵ Cravo, 2018, pp. 123-124.

³⁷⁶ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012, p. 228.

³⁷⁷ Carvalho, 2010, p. 175.

³⁷⁸ BND, O Diário Novo, 30 de setembro de 1842 e 18 de fevereiro de 1843; BND, Diário de Pernambuco, 7 de março de 1840, 8 de julho de 1842, 17 de julho de 1843, 9 de março de 1846.

³⁷⁹ BND, Diário de Pernambuco, 14 de julho de 1840.

trabalhados, a lucro chegava a 825\$000 réis. O aluguel por valores inferiores, como \$480 réis, resultava em um retorno ainda maior: 170\$100 ao mês e 2:025\$000 ao final do ano. A prática de compor o “batalhão” de trabalhadores com escravizados próprios e serventes alugados gerava um impacto financeiro positivo na comparação com o orçamento destinado arrematação de trabalhadores.

Possivelmente, a rentabilidade dos arrematantes era ainda maior devido às variações na oferta de mão de obra livre. Segundo Guilherme Auler, artífices livres especializados no Império frequentemente recebiam valores de 2\$000 réis diários, enquanto em Pernambuco as jornadas variavam entre 1\$280 e 1\$400 réis³⁸⁰. Télió Cravo corrobora com essa afirmação e destaca que o governo provincial de Minas Gerais estipulava um teto de 2\$000 réis para o pagamento de artífices livres³⁸¹. Em contraste, os anúncios da ROP, que ofereciam valores entre \$700 e \$800 reis diários, não atraíam trabalhadores livres devido à discrepância com o mercado. Nesse sentido, é provável que a alternância da precificação das jornadas favorecesse o aumento dos cálculos orçamentários e, por consequência, a lucratividade desses negócios.

Contudo, um fator de risco que deveria ser levado em consideração era a qualidade da execução dos trabalhos. Os regulamentos das arrematações de 1843 e 1851 introduziram dispositivos que ampliavam a responsabilidade dos arrematantes de obras públicas, tornando-os financeiramente vulneráveis a erros técnicos de seus trabalhadores e utilização de materiais inadequados. Pelo regulamento de 1843, os arrematantes deviam seguir com rigor os planos elaborados pela administração, como a descrição técnica dos materiais e a idoneidade dos trabalhadores. Conseguir economizar na compra dos materiais era fundamental para aumentar a rentabilidade da arrematação, mas a desaprovação ou a má utilização dos materiais poderia ocasionar a sua remoção ou até a demolição e reconstrução às custas dos empreiteiros³⁸².

Diante desses riscos os arrematantes adotavam estratégias para tentar minimizar as chances de falhas técnicas, sem deixar de recorrer à mão de obra escravizada. Assim, passaram a elencar perfis ideais para os trabalhadores, priorizando características como fidelidade, diligência e robustez. Os escravizados de ganho eram vistos como uma alternativa viável para atender a essas demandas e cientes dessa necessidade, os locatários tratavam logo de anunciar

³⁸⁰ AULER, Guilherme. *A companhia de operários 1839-1843: subsídios para o estudo da emigração germânica no Brasil*. Recife: Arquivo Público Estadual, Imprensa Oficial, 1959, p. 19.

³⁸¹ Cravo, 2018, pp. 126-127.

³⁸² “Regulamento para as arrematações, e feitura das obras publicas da provincia, com as condições geraes, impostas aos arrematantes”, 11 de julho de 1843. (BND, Diário de Pernambuco, 5 de setembro de 1843).

as valências de seus escravos de ganho, como “fiel”, “esperto”, “possante”, “robusto”³⁸³. Os anúncios mencionam ainda a preferência dos locadores por serventes mais experientes e qualificados tecnicamente³⁸⁴. Essa maior seletividade na escolha da força de trabalho refletia o temor de que a incompetência técnica dos operários resultasse em penalidades contratuais. A opção pelo aluguel de escravizados também se dava pela desconfiança acerca dos trabalhadores nacionais, tidos como “preguiçosos” e propensos a atitudes subversivas.

No entanto, a maior parte dos arrematantes que utilizavam escravos próprios ou alugados para reduzir despesas não atingia o nível técnico esperado. Isso pode ser percebido pelos número de atrasos, aplicação de multas, rompimentos contratuais e ações de reparo e reforma desenvolvidas pela ROP em um curto espaço de tempo. Nesse sentido, a arregimentação de trabalhadores e a busca por uma maior rentabilidade eram conflitantes com os objetivos idealizados pelo plano geral de melhoramentos urbanos, o que gerava uma constante tensão no mercado das obras públicas.

Portanto, os dispositivos dos regulamentos de 1843 e 1851 criaram um ambiente de risco financeiro para os arrematantes, que só era minimizado pela flexibilidade da administração provincial quanto a execução de seus dispositivos. Embora essas normas buscassem assegurar a qualidade das obras públicas, elas também pressionavam os empreiteiros a equilibrar eficiência econômica e excelência técnica. Por isso, os arrematantes costumavam negociar outros benefícios junto ao governo provincial, com o estabelecimento de casas de Barreiras para a cobrança de taxas de transporte e circulação.

3.2.3. Pedágio, vigilância e disciplinamento: o funcionamento das casas de barreira

No século XIX, as casas de barreiras representavam um marco na gestão de estradas, operando como postos de cobrança de pedágios para financiar a construção e manutenção das vias. Em um contexto onde o sistema de comunicação era limitado e o transporte terrestre essencial para o comércio e integração econômica, as barreiras se estabeleceram como solução prática em países carentes de recursos públicos para prover investimentos na infraestrutura viária. As casas de barreiras eram inseridas em pontos estratégicos e cobravam taxas proporcionais ao uso das estradas ou pontes, calculadas com base no tipo de veículo, carga ou animais de tração. O sistema era eficiente para melhorar a arrecadação provincial, assim como servia de moeda de troca para a construção viária. Contudo, enfrentava críticas pelo seu impacto

³⁸³ BND, Diário de Pernambuco, 21 de agosto de 1841, 13 de maio de 1842, 9 de agosto de 1847; O Diário Novo, 9 e 20 de janeiro de 1843.

³⁸⁴ *Ibidem*, 20 de junho de 1842 e 6 de agosto de 1847.

econômico sobre pequenos produtores e comerciantes, além de problemas por corrupção e evasão por parte dos viajantes.

Na província de Pernambuco, a prática de construir barreiras para tributação remonta ao período colonial, mas ganhou impulso durante a administração *baronista* no século XIX. Nesse contexto, empreiteiros podiam arrematar a gestão de casas de barreiras em hastas públicas ou obter concessões temporárias como contrapartida pela execução de obras viárias, como a construção de estradas e pontes. Segundo Izabel Marson, o governo *baronista*, especialmente depois do regulamento de 1842, estabeleceu uma dinâmica favorável aos arrematantes, na qual a administração provincial incentivava melhorias na infraestrutura local e, ao mesmo tempo, concedia privilégios financeiros aos grandes financistas³⁸⁵. Esses investidores obtinham lucros significativos por meio da arrecadação de pedágios, além de taxas associadas a outros serviços provinciais, como a bilheteria do Teatro de Santa Isabel.

A primeira lei provincial a regulamentar oficialmente as casas de barreira foi a lei nº 9, promulgada em 12 de junho de 1835, que também institucionalizou a ROP na administração provincial. De acordo com essa legislação, toda nova estrada ou ponte construída ou reformada deveria ser equipada com barreiras para arrecadação de impostos de locomoção. O presidente da província era responsável por determinar os locais de instalação e definir o valor das taxas, submetendo essas decisões à aprovação da ALP. A receita arrecadada era destinada à manutenção e melhoria da infraestrutura viária, como estradas, pontes e canais³⁸⁶.

Na virada de 1838 para 1839, foram estabelecidas as primeiras casas de barreira nas Pontes da Madalena e dos Carvalhos, em conformidade com a lei provincial nº 9. Essas estruturas foram regulamentadas pelo presidente Rego Barros em outubro de 1838, onde determinou taxas que variavam de acordo como tipo de transporte³⁸⁷. O valor estabelecido para cada unidade era de 20 réis na barreira da Ponte dos Carvalhos e de 30 réis na da Madalena. As tarifas variavam de meia unidade, para animais menores como ovelhas, porcos e cabras, até nove unidades, para carros de boi com rodas ferradas. Isenções eram concedidas a pedestres, procissões religiosas, transporte nacional ou provincial e funcionários em serviço público. A multa para quem tentasse burlar o pagamento variava entre 10 e 30\$000 réis, podendo a insubordinação ser tratada conforme as disposições dos códigos criminais³⁸⁸. Essas medidas visavam reduzir as frequentes tentativas de burlar o sistema, como a criação de rotas alternativas

³⁸⁵ Marson, 1987, pp. 307-312.

³⁸⁶ APEJE, Col. das Leis Provinciais de Pernambuco, Lei de nº 9. 12 de junho de 1835.

³⁸⁷ BND, Diário de Pernambuco, 12 de outubro de 1838; APEJE, Série OP, Códice 08, fl. 7/7v, 8.

³⁸⁸ BND, Diário de Pernambuco, 12 de outubro de 1838.

para evitar as barreiras, as negativas no ato da taxaço, o desmonte de cavalos antes da inspeço e outras formas de subversão que comprometiam a arrecadaço. Um ofício da Repartiço de 2 de abril de 1849, por exemplo, cita que alguns morados dos arredores do engenho do Brum na Caxangá tentavam forçar a retirada da cerca de sua lavoura para criar um caminho alternativo e se livrar do pagamento das taxas de pedágio³⁸⁹.

O regulamento também previa a contratação de um inspetor e três guardas por barreira. O inspetor era responsável por armazenar as quantias arrecadadas em um cofre fechado, registrar os valores em um livro e encaminhar os montantes à Tesouraria Provincial semanalmente. Esses agentes, nomeados pelo presidente, recebiam uma porcentagem da arrecadaço mensal, sendo 5% para a barreira da Madalena e 7% para a dos Carvalhos. As porcentagens variavam conforme o contrato, chegando a patamares maiores em negociaçoes mais vantajosas para a administração pública. Além disso, o inspetor supervisionava a manutenção da estrutura e reportava a ROP em caso de reparos necessários. Para ocupar o cargo, o candidato precisava apresentar, como em todo pregão, uma fiança idônea³⁹⁰. A regulamentação minuciosa dos procedimentos e dos agentes envolvidos demonstra a busca pela estruturaço de um sistema eficiente e transparente, mas também a criaço de mais uma função a ser disputada em hasta pública.

A cobraço dos pedágios nas casas de barreira teve início em março de 1839. Segundo registros do Tenente Coronel Firmino Ancora, a barreira da Ponte dos Carvalhos arrecadou 37\$690 réis na primeira semana e 56\$070 réis na segunda, totalizando 93\$760 reis até o dia 12 de março. Ao longo do mês, a arrecadaço aumentou gradualmente, alcançando 281\$230 réis. O primeiro pagamento ao inspetor foi autorizado na segunda semana de abril, permitindo que retirassem suas porcentagens relativas ao mês de março. Embora o desempenho inicial estivesse aquém das expectativas do governo provincial, os rendimentos mostraram um crescimento consistente, indicando a viabilidade econômica do sistema em médio prazo³⁹¹.

Entre março e julho de 1839, os rendimentos das barreiras registraram crescimento, totalizando 858\$132 réis na Ponte dos Carvalhos e pouco mais de 695\$000 na da Madalena³⁹². Os dados sugerem que o tráfego de pessoas e mercadorias era menor na barreira de Madalena e o valor unitário maior provavelmente era uma estratégia de compensação. Para piorar, nesse período surgiram desafios administrativos, como a deserço do guarda Agostinho Pereira dos

³⁸⁹ APEJE, Série OP, Códice 22, fl. 75/75v.

³⁹⁰ BND, Diário de Pernambuco, 12 de outubro de 1838.

³⁹¹ APEJE, Série OP, Códice 08, fl. 96; fl. 100; fl. 114; fl. 119, fl. 122/122v.

³⁹² *Ibidem*, Códice 09, fl. 10-12.

Santos, levando consigo 52\$200 réis em abril, e o afastamento por doença de seu arrematante em dezembro de 1839³⁹³. Em resposta, o presidente nomeou o Tenente Coronel Agostinho Bezerra da Silva Cavalcante para ocupar seu lugar. Os ocorridos evidenciam as dificuldades na gestão dessas instalações e a necessidade de supervisão rigorosa para garantir o sucesso das operações.

Agostinho Cavalcante era senhor dos engenhos Bartolomeu e Megaípe de cima, subprefeito de Muribeca, juiz de paz e empreiteiro das obras de reparo das duas casas de barreira sob sua administração³⁹⁴. Figura de grande poder e influência na freguesia de Muribeca, ele desfrutava da permissividade do governo provincial. Em janeiro de 1839, por exemplo, Agostinho Cavalcante, apressado para concluir as obras de construção das casas de barreira, solicitou ao Barão autorização para instalar uma cabana de palha destinada à recepção interina do inspetor. Mas, o que chama a atenção no documento é a proposição de alocar o cofre da arrecadação provisoriamente em um quarto de seu sítio. Dois dias depois, o presidente respondeu deferindo suas solicitações e enviando mais trabalhadores para acelerar a conclusão dos trabalhos³⁹⁵.

A relação de Agostinho Cavalcante com as pessoas que transitavam pela Ponte da Madalena, entretanto, era marcada por conflitos. Um ofício enviado pela Repartição em 24 de julho de 1841 relata que ele impedia o trânsito de pessoas a cavalo entre o início da noite e o amanhecer, porque não queria designar funcionários para recolher as taxas nesses horários³⁹⁶. Além disso, Agostinho desempenhou um papel relevante nas eleições da freguesia durante a década de 1840, mas acumulou desavenças com adversários políticos, como os membros da família Aguiar Montarroyos, composta por pelo menos três arrematantes de obras públicas³⁹⁷.

Possivelmente, Agostinho Cavalcante buscava economizar nos custos da operação ao limitar o engajamento de cobradores, considerando que a administração das casas de barreira era mais rentável enquanto mecanismo de compensação contratual pela arrematação de obras, como pontes e estradas. Um exemplo notável desse contexto foi Manoel Joaquim do Rego Albuquerque, que, ao perder espaço no mercado de obras públicas com o domínio político

³⁹³ APEJE, Série OP, Códice 08, fl. 172.; Códice 09, fl. 56.

³⁹⁴ Ibidem, Códice 08, fl. 07-08; Códice 09, fl. 276/276v. Brasil, Pernambuco, Registros da Igreja Católica, 1762-2002, FamilySearch (<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:6DG4-L8QM> : Tue Dec 12 18:04:54 UTC 2023), Entry for Agostinho Bizerra da Silva Cavalcante and Tenente Casanel, 11 de setembro de 1840.

³⁹⁵ APEJE, Série OP, Códice 08, fl. 07-08.

³⁹⁶ Ibidem, Códice 12, fl. 271/271v a 274/274v.

³⁹⁷ BND, O Lidador, 1 março de 1848.

praieiro, solicitou que o governo provincial quitasse uma dívida de 9:799\$60 réis por meio da concessão de barreiras³⁹⁸.

Nesse sentido, a arrematação da administração de casas de barreira em troca de comissões oferecidas pelo governo provincial acabava sendo mais atrativa para quem buscava administrar mais de um pedágio, evitar desconfortos nas proximidades de sua propriedade e exercer controle, poder e influência sobre o escoamento da produção. Dependendo da localização, a concessão temporária de uma casa de barreira poderia oferecer uma rentabilidade pequena, especialmente depois das mudanças regulamentares implementadas pelo governo de Chichorro da Gama. Na visão do arrematante Manoel Cavalcante de Albuquerque Mello, as alterações na distribuição unitária dos rendimentos reduziram significativamente a capacidade de arrecadação das barreiras, refletindo no desinteresse dos arrematantes pelo mercado³⁹⁹.

Em sua correspondência, publicada no *Diário de Pernambuco* de 14 de junho de 1849, Manoel Cavalcante analisou a relação entre a barreira do Jiquiá e o seu engenho, criticando o desprestígio enfrentado pelas inspetorias. Segundo ele, a casa de barreira, da qual era arrematante há oito anos, não gerava tanto lucro e só permanecia sob sua administração porque estava localizada no terreiro de seu próprio engenho. Devido à proximidade da senzala, a administração da barreira ajudava a evitar conflitos entre funcionários e seus escravizados. Para Manoel, a situação piorou quando a fazenda provincial reduziu a cobrança para apenas 80 réis por carro, totalizando 160 ida e volta. Antes, explica ele, cobravam 160 réis por oito cavalos, o que resultava em 320 réis ida e volta, enquanto o carro de boi passou a transportar mais sacos de açúcar por menos custo. Além disso, Manoel destacou que já havia arrematado a barreira por 4:000\$000 contos, mas agora o governo exigia 6:601\$000 para a renovação contratual, dificultando a sua participação e de outros arrematantes nesses negócios⁴⁰⁰. Apesar dessas críticas, as previsões de Manoel não se concretizaram. Em 22 de setembro de 1851, o governo provincial requisitou o restabelecimento de novas barreiras nas estradas em construção⁴⁰¹.

É difícil precisar a quantidade de barreiras estabelecidas pelo governo provincial ao longo da interiorização das vias de comunicação. No entanto, as casas de barreira mais rentáveis estavam localizadas nas pontes, pontos estratégicos onde os caminhos frequentemente convergiam para o acesso às cidades. O quadro a seguir apresenta as casas barreira localizadas nas principais pontes do Recife e seus arredores entre 1837 e 1870:

³⁹⁸ BND, O Diário Novo, 16 de outubro de 1846.

³⁹⁹ BND, Diário de Pernambuco, 14 de junho de 1849.

⁴⁰⁰ Ibidem.

⁴⁰¹ APEJE, Série OP, Códice 27, fl. 92/92v.

Quadro 4 Principais casas de Barreira estabelecidas nas Pontes da Província de Pernambuco (1837-1870)⁴⁰²

Casas de Barreira (Pontes)	Ano
Barreira da Ponte da Madalena	1838-1869
Barreira da Ponte dos Carvalhos	1838-1865
Barreira da Ponte do Manguinho	1839-1866
Barreira da Ponte do Jiquiá	1840-1866
Barreira da Ponte de Caxangá	1840-1868
Barreira da Ponte de Motocolombó (Estrada do Sul)	1843-1868
Barreira da Ponte de Bujary (Estrada do Norte)	1845-1846
Barreira da Ponte da Tacaruna	1849-1869
Barreira da Ponte de Jaboatão	1854-1867
Barreira da Ponte de Moreno	1865
Barreira da Ponte da Capunga	1868

Com base nessa distribuição, observa-se que a maior parte das barreiras localizadas em pontes foi estabelecida durante o governo *baronista* (1837-1844). Já a longevidade dos registros dessas estruturas sugere que a prática de arrematação da inspeção e concessão para serviços manteve-se relevante para o mercado, mesmo após o impacto causado pela construção da estrada de ferro RSF, que alterou a dinâmica de transporte e arrecadação viária na província. É possível encontrar nos periódicos e documentações da Repartição a execução de diversas obras de manutenção e reparação nas casas de barreira, assim como cuidado para o estabelecimento de iluminação, água e papel⁴⁰³.

No que concerne à expansão viária provincial e o estabelecimento de novas barreiras, ofícios da década de 1850 indicam que a prioridade governamental foi direcionada para as estradas provinciais do Sul e de Vitória. Dessa maneira, em 1853 a administração provincial autorizou a criação de mais três casas de barreira, sendo a primeira localizada em um segundo ponto da estrada do Sul, que já possuía um pedágio desde 1842, e as duas últimas na estrada de Vitória⁴⁰⁴.

Assim, as casas de barreira no século XIX emergiram como um mecanismo indispensável para o financiamento e manutenção da infraestrutura viária em Pernambuco, conjuntamente com a cobrança da décima urbana e os investimentos particulares. Em um período de escassez de recursos públicos e limitações tecnológicas, esses postos de cobrança representaram não apenas uma solução prática, mas também um reflexo das estratégias econômicas e políticas

⁴⁰² APEJE, Série OP, Códices 04; 08 a 47. Os recortes temporais mencionados em parênteses correspondem ao período em que constam ofícios e relatórios sobre as obras na Série Obras Públicas do APEJE.

⁴⁰³ BND, Diário de Pernambuco, 26 de julho de 1854.

⁴⁰⁴ APEJE, Série OP, Códice 36, fl. 50/50v.

adotadas pelo governo provincial. Por meio dessas estruturas, a administração pública buscou viabilizar especialmente a conservação das estradas e pontes importantes para o comércio e integração regional.

No entanto, apesar de sua relevância para o desenvolvimento econômico, o sistema de barreiras não esteve isento de desafios. A imposição de pedágios gerou tensões sociais e econômicas, especialmente para pequenos produtores e comerciantes, ao mesmo tempo que evidenciou os limites da fiscalização e os riscos de corrupção e evasão. Os registros históricos também revelam os conflitos entre administradores locais e as populações afetadas, destacando as dificuldades na implementação de um sistema que conciliava interesses públicos e privados.

Por fim, a análise das casas de barreira demonstra como o governo *baronista* utilizou essas estruturas como parte de uma política mais ampla de *modernização* viária, integrando concessões e arrematações a uma lógica de compensações financeiras. Nesse sentido, um estudo detalhado sobre as barreiras, suas regulamentações e seu impacto econômico e social pode revelar contradições e possibilidades de um modelo que, embora tenha enfrentado resistências, se consolidou como uma peça importante na história da administração pública e da infraestrutura de transporte em Pernambuco. Esse panorama contribui para o entendimento das dinâmicas políticas e econômicas do Brasil imperial, evidenciando como soluções aparentemente simples, como a cobrança de pedágios, carregam implicações profundas para a sociedade e o desenvolvimento regional.

3.3. As ações da Repartição e o mercado de arrematações de obras públicas (1837-1871)

Como vimos anteriormente, os liberais *praieiros* tornaram a ROP e o sistema de arrematação de obras públicas em uma de suas principais pautas políticas. Só ao termo “exclusivismo”, difundido amplamente em seus periódicos, há pelo menos trinta e nove menções no *Diário Novo*, entre artigos, comunicados, correspondências e discussões parlamentares⁴⁰⁵. A grande maioria das citações o relaciona à prática *baronista* de privilegiar seus adeptos em troca de apoio político e inviabilizar a inserção dos aliados da *Praia* no sistema de arrematações das obras públicas⁴⁰⁶. Com o fim da Insurreição Praieira em 1849, os conservadores voltaram a exercer uma maior influência sobre o governo provincial em “tempos de Conciliação”. O contexto era favorável a realização de uma desqualificação completa do

⁴⁰⁵ BND, O Diário Novo, 7 de julho de 1843 a 22 de fevereiro de 1848.

⁴⁰⁶ Ibidem, 8 de março de 1844.

governo anterior, com o objetivo de garantir o enfraquecimento dos que restavam da facção e influenciar o governo conciliador em torno de suas pautas políticas e disputas econômicas.

Em 2 de abril de 1850, por exemplo, o periódico *A União: virtus unita crescit* publicou um artigo intitulado “Interesses materiais”, que analisava o panorama das obras públicas durante a administração anterior e tecia duras críticas à gestão *praieira*, especialmente no que se refere aos melhoramentos materiais. Segundo o articulista, as doutrinas “subversivas” difundidas pelos *praieiros* por meio de sua imprensa não priorizavam o desenvolvimento material. Nesse sentido, a administração *praieira* teria optado por desqualificar os projetos de melhoria urbana para ocultar sua incapacidade técnica de gestão, evitando a perda de confiança da população e a fragilidade em garantir a propriedade e a paz pública.

O artigo argumentava que a queda da administração *praieira* e a retomada de uma gestão comprometida com os “verdadeiros interesses públicos” refletiam a insatisfação da sociedade com a política negligente em relação às obras públicas. Em sua observação, em 1850, quase todas as obras interrompidas durante o domínio *praieiro* já haviam sido retomadas, além da execução de novos projetos. Mesmo enfrentando dificuldades no fornecimento de mão de obra em virtude das epidemias, avanços importantes foram registrados: 150 trabalhadores atuavam na construção da estrada de Vitória a Paudalho; o Teatro de Santa Isabel estava em fase final para inauguração; e os cais da Aurora, Santo Amaro e Ramos avançavam significativamente. Além disso, a Casa de Detenção se preparava para a instalação da pedra fundamental, enquanto o cemitério iniciava suas obras.

Por fim, ao discutir as dificuldades em torno da arrematação de mão de obra, que impactava diretamente na administração das obras públicas, o articulista propunha a mobilização de empresas e novos investidores particulares mediante um sistema de arrematação, com supervisão de engenheiros qualificados nomeados pelo governo. Para ele, essa estratégia sanaria os problemas herdados da gestão anterior, marcada pela desqualificação técnica e o desestímulo de investidores⁴⁰⁷.

Para além dos embates discursivos, identifica-se uma intensa e duradoura disputa em torno do sistema de arrematação de obras públicas. A institucionalização da ROP em 1835 e o estabelecimento do plano geral de melhoramentos urbanos durante o governo *baronista* representam pontos de partida fundamentais para a intensificação dos caminhos da *hasta pública*. Conforme discutido ao longo deste capítulo, o percurso histórico dessa prática foi marcado por uma diversidade de interesses políticos, econômicos e simbólicos.

⁴⁰⁷ BND, *A União: Virtus unita crescit*, 2 de abril de 1850.

O mercado das obras públicas era diretamente influenciado pelos diferentes modelos de gestão urbana, os quais variaram ao longo do tempo conforme as administrações. Com base na divisão historiográfica, estabeleci três períodos principais: o governo *baronista* (1837-1844); o governo *praieiro* (1845-1848) e o período da transição e *Conciliação* (1849-1857). Cada um desses períodos apresentou características específicas, que impactaram a administração da ROP e o sistema de arrematação.

Nesse sentido, os “interesses materiais” de 1850 estão inseridos em uma conjuntura marcada por expectativas quanto ao possível retorno de um impulso urbanístico. A desmobilização promovida pelos *praieiros* teve impactos significativos no setor de obras públicas provincial, refletindo-se nas ações desenvolvidas pela administração da ROP e no sistema de arrematação entre 1845 e 1848.

Igualmente relevante é a análise dos mecanismos de exclusão e beneficiamento instituídos durante o governo *baronista* (1837-1844), cujos mecanismos de exclusão e beneficiamento práticos foram alvo de tentativas de reestabelecimento ao longo da década de 1850. Para compreender essa dinâmica, torna-se importante identificar os arrematantes envolvidos nas hastas públicas, suas conexões políticas, interesses econômicos e demais aspectos pertinentes ao objeto de investigação deste capítulo.

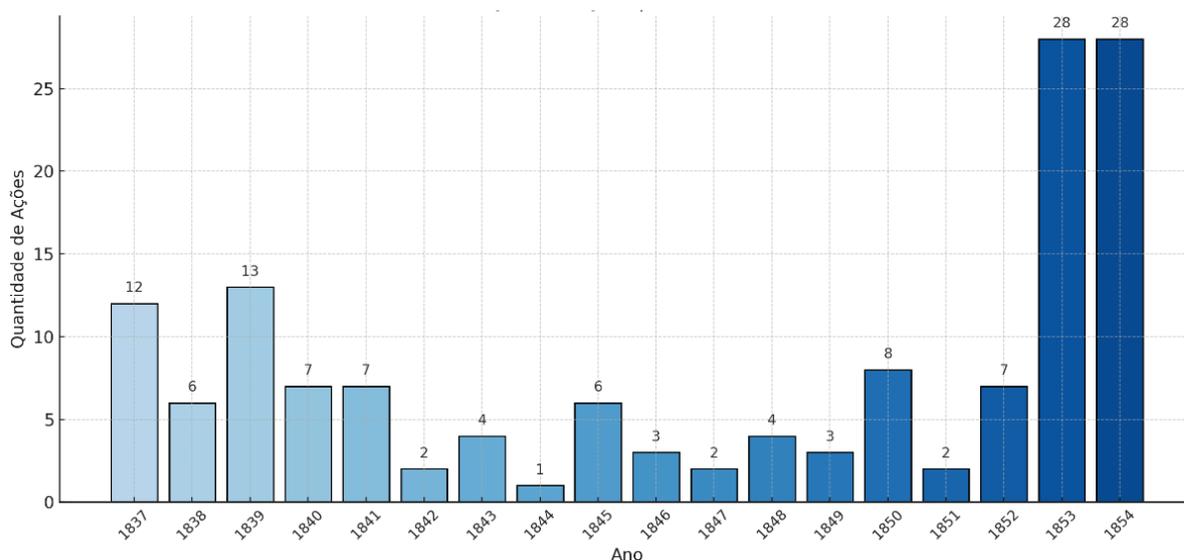
3.3.1. Hasta pública, interesses privados: a Repartição de Obras Públicas e o mercado das arrematações (1837-1848)

Entre 1837 e 1857, a administração provincial terceirizou a execução de diversos serviços a arrematantes, como a construção, reparação e conservação de obras públicas. No entanto, fez-se necessário aumentar o recorte temporal para aprofundar a análise e avaliar a longevidade da participação de alguns empreiteiros nesses negócios. O levantamento das ações desenvolvidas pela ROP entre 1837 e 1871 foi realizado a partir de documentos arquivísticos do Arquivo Público do Estado de Pernambuco, Série Obras Públicas, incluindo ofícios, relatórios e contratos da ROP, que detalham o andamento das obras, requerimentos de arrematantes, engenheiros, moradores, presidentes e funcionários públicos, bem como relatórios de fiscalização e atualizações administrativas. A partir desses registros, foi possível identificar as ações efetivamente realizadas pela ROP e mapear os arrematantes de obras, registrando seus nomes, o ano de participação e as obras atribuídas. Complementarmente, foram consultados periódicos da época, que publicavam editais de arrematação, ofícios, comunicados e correspondências, e Relatórios Provinciais, oferecendo informações adicionais sobre a

execução das obras e a atuação dos agentes privados. A sistematização desses dados permitiu a construção de gráficos e análises detalhadas, possibilitando compreender tanto a dinâmica administrativa da ROP quanto as relações entre a instituição e os arrematantes na Província de Pernambuco.

Durante o período analisado, a ROP supervisionou pelo menos 253 ações, sendo 143 registradas entre 1837 e 1854 e 110 entre 1865 e 1871⁴⁰⁸. A documentação referente a 1855-1865 não pôde ser mapeada devido a problemas de conservação e acesso; entretanto, periódicos, obras bibliográficas, relatórios provinciais e registros civis foram consultados para complementar informações sobre os arrematantes⁴⁰⁹. O objetivo central deste levantamento é analisar as ações da ROP no recorte temporal da tese, 1835-1857, sendo os registros posteriores apresentados apenas para indicar o prolongamento de determinadas obras ou a longevidade da atuação de alguns arrematantes. As ações abrangiam diferentes serviços arrematados em hasta pública, como construção, reparação ou conservação de obras completas, lanços, braços ou partes de obras, empedramento de ruas e estradas, pintura, carpintaria, aterramentos e fornecimento de materiais. A distribuição das ações iniciadas entre 1837 e 1854 é apresentada no gráfico a seguir:

Figura 1: Distribuição das Ações por Ano (1837-1854)



A quantidade de ações apresentada no gráfico está associada à sua inicialização. Por exemplo, a construção da Ponte do Anjo foi arrematada por Fernando Francisco de Aguiar Montarroyos em 1839, mas os serviços perduraram até 1843. Para o levantamento, apenas a inicialização da ação em 1839 foi contabilizada. Nesse contexto, houve continuidades e

⁴⁰⁸ APEJE, Série OP, Códices 04, 06-36 (1837-1854); Códice 04, 37-47 (1855-1871).

⁴⁰⁹ *Ibidem*, 06-47.

descontinuidades relacionadas ao cumprimento contratual dos prazos, solicitações de adiamentos, problemas decorrentes de fatores naturais ou técnicos, bem como paralização e interrupção dos trabalhos.

A análise do gráfico evidencia que os três primeiros anos da administração *baronista* foram marcados pela arrematação de 31 serviços. A maior parte das ações concentrou-se na construção de lanços ou braços das estradas de Serinhaém, Vitória de Santo Antão, Jiquiá, Sul e Paudalho, totalizando 12 arrematações, o que corresponde a 41,93% das ações realizadas no período. O segundo tipo de obra com maior demanda foram as pontes. Entre 1837 e 1839, iniciaram-se as construções das pontes do Anjo, Jiquiá, Madalena e Carvalhos, totalizando 6 ações (19,35%). Ademais, foram realizados serviços como construção e arrematação de casas de barreira, edifícios públicos e religiosos, cadeias, aterramentos, entre outros.

Salvo a continuação de obras iniciadas em anos anteriores, como a edificação da cadeia de Limoeiro, a construção da ponte pequena dos Carvalhos e do Anjo, as matrizes do Cabo e de São Pedro Mártir de Olinda e os lanços das estradas de Vitória, Paudalho, o período de 1840 a 1844 é caracterizado por uma redução gradual no número de obras realizadas por arrematação. Nesse intervalo, o governo provincial passou a priorizar obras maiores e a participação de grandes financistas, reduzindo a inserção de pequenos e médios arrematantes no mercado. Ao todo foram arrematadas 21 ações, das quais grande parte foi destinada à expansão viária, que permaneceu dependente da atuação de particulares. Iniciaram-se as construções de 11 lanços nas estradas de Vitória, Santo Amaro, Parnamirim, Sul, Paudalho e Norte, além de reparações e empedramentos nas estradas de Paudalho, Santo Amaro e Olinda (pelo Vale de Tacaruna), totalizando 14 ações (66,66%). As demais obras incluíram as pontes do Anjo e Goiana, as casas de barreira do Jiquiá e Sul, e a edificação da Casa da Guarda e do Palácio dos Antigos Governadores.

Assim, ao longo do governo *baronista* (1837-1844), foram realizadas 52 ações em obras públicas, configurando um período de expressiva atividade nos melhoramentos urbanos, especialmente no que diz respeito ao sistema de comunicação. No entanto, as mudanças administrativas introduzidas a partir do engajamento de artífices e engenheiros estrangeiros e da implementação de novos regulamentos resultaram em uma redução progressiva até 1844, com uma ligeira variação em 1843, ano da implementação do novo regulamento das arrematações. O tipo de obra predominante foi a construção de estradas, com 27 ações, seguidas por pontes (9 ações) e barreiras (4 ações). Essa predominância da infraestrutura viária reflete

as necessidades de criação de conexões mais seguras e ágeis para melhorar o transporte de pessoas e mercadorias.

Quanto ao mercado de arrematações, foram mapeados 179 arrematantes entre 1837 e 1871. Durante o governo *baronista*, 37 arrematantes estiveram envolvidos na execução de 52 ações planejadas e supervisionadas pela ROP. Um aspecto interessante do mapeamento é a presença constante de arrematantes dedicados exclusivamente à construção de estradas, que representavam a maior parcela das ações repassadas ao setor⁴¹⁰. José Claudino Leite é um exemplo notável, atuando como arrematante dos 4º e 5º lanços da estrada de Vitória entre 1839 e 1841 e do 5º lanço da estrada de Santo Amaro em 1841⁴¹¹.

Segundo Suzana Rosas, José Claudino Leite era um senhor de engenho associado à *Sociedade Liberal Pernambucana* na década de 1850⁴¹². Seu engenho “Pacas” situava-se em Vitória, o que motivou seu envolvimento com arrematações. Nos periódicos, encontram-se anúncios de compra, venda e fuga de escravizados pertencentes a Claudino Leite, além da penhora de diversos bens devido a dívidas e conflitos com moradores da região, como Thomé Pereira Lagos, também arrematante. Entre os bens penhorados, estavam três escravizados, um grande sítio em Santo Amaro onde havia edificado um lanço, um sobrado na rua das Cinco Pontas, uma casa de pedra e cal na rua de Manoel-Coco, outra no Poço da Panela e um terreno no Coelho⁴¹³.

Embora convivesse com membros da sociedade conservadora e atuasse significativamente no setor de obras públicas, Claudino Leite se aliou aos *praieiros*, chegando a liderar um grupo de revoltosos em fevereiro de 1849. Entretanto, conforme uma correspondência publicada em 1851, Leite foi anistiado durante as devassas da Insurreição *Praieira*, enquanto seus companheiros foram condenados à prisão perpétua⁴¹⁴. Esse contexto sugere que o arrematante possuía uma rede de sociabilidade diversa e, apesar das dissidências, era bem querido por alguns políticos conservadores.

Outro caso interessante é o de Manoel Joaquim Pascoal Ramos, arrematante de dois trechos da estrada do Sul entre 1837 e 1840⁴¹⁵. Manoel Ramos esteve envolvido com o sistema

⁴¹⁰ APEJE, Série OP, Códices 04 e 06-17.

⁴¹¹ *Ibidem*, fl. 149, fl. 384/384v a 387.

⁴¹² Rosas, 2015, pp. 162.

⁴¹³ BND, O Diário Novo, 1 de abril de 1847; BND, Diário de Pernambuco, 19 de setembro de 1843, 15 de junho de 1844, 25 de novembro de 1849.

⁴¹⁴ BND, Diário de Pernambuco, 7 e 22 de julho, 19 de setembro de 1843, 15 de junho de 1844, 25 de agosto de 1845, 25 de novembro de 1849.; BND, O Diário Novo, 5 e 9 de agosto de 1845, 20 de fevereiro, 27 e 30 de março e 1 de abril de 1847.; BND, A Uniao: *virtus unita crescit*, 15 de fevereiro e 2 de agosto de 1849.; BND, A imprensa: jornal político e social, 30 de janeiro de 1851.

⁴¹⁵ APEJE, Série OP, Códice 05, fl. 94/94v, 95; Códice 06, fl. 22/22v a 28/28v.

de arrematação desde o início da década de 1830 e aproveitou o plano geral de melhoramentos urbanos para ascender financeiramente em paralelo aos seus negócios escravistas. Ele utilizava escravizados de ganho em suas obras, alugando por valores que variavam entre \$480 a \$640 réis a seco⁴¹⁶. Além disso, negociava escravizados nos mercados provincial e interprovincial. Notícias do porto de 1843 a 1852, indicam que Manoel Ramos e seu irmão, João Thomaz Pascoal Ramos, eram importantes receptores de escravizados, enviando cativos recorrentemente para as províncias do Rio Grande do Sul e Santa Catarina⁴¹⁷. Anúncios de compra, venda e fuga de escravizados evidenciam que Manoel Ramos era um comerciante muito ativo nesse mercado⁴¹⁸.

A longa atuação no sistema de arrematações, somada aos negócios escravistas, garantiu a Manoel Ramos notável ascensão econômica entre as décadas de 1830 e 1840. Entre 1838 e 1849, Manoel Ramos residiu em pelo menos cinco endereços diferentes. Em 1838, morava na Rua do Fogo, nº 11. Em 1844, mudou-se três vezes em um curto espaço de tempo, passando pela Rua das Águas Verdes, Rua Larga do Rosário e Rua do Crespo, retornando à Rua Larga do Rosário e, posteriormente, aparecendo em 1849 na Rua do Colégio⁴¹⁹. A frequência, o curto intervalo das mudanças sugere que ele poderia possuir duas ou mais residências no bairro de Santo Antônio, uma área requisitada por proprietários de escravizados e membros abastados da sociedade pernambucana. É possível encontrar centenas de anúncios de fuga de escravizados que se remetem as ruas das Águas e do Rosário.

Nesse mesmo período, Manoel Ramos publicou um anúncio no *Diário de Pernambuco* promovendo sua nova loja de fazendas, onde vendia todo tipo de tecidos, como chitas, linho, cambraias e riscados franceses para jaquetas e vestidos⁴²⁰. Paralelamente, continuava a receber escravizados por comissão para vender “por conta e risco” de seus senhores. O risco era relevante, considerando os frequentes anúncios de fuga de escravizados comprados a Manoel Ramos. Apesar de seus negócios, Manoel Ramos acumulou desavenças e dívidas, a ponto de ter sua loja penhorada judicialmente em 1849 devido ao não pagamento de débitos ao Sr. Lourenço Bezerra Carneiro da Cunha⁴²¹.

⁴¹⁶ BND, Diário de Pernambuco, 12 de novembro de 1838.

⁴¹⁷ BND, O Diário Novo, 21 de novembro de 1843, 4 de março de 1847.; BND, Diário de Pernambuco, 15 e 29 de maio de 1844; 25 de janeiro, 5 e 26 de fevereiro de 1845.

⁴¹⁸ BND, O Diário Novo, 19 de julho de 1844.; BND, Diário de Pernambuco, 23 de junho, 23 de novembro de 1842, 5 de novembro de 1844, 4 de dezembro de 1846, 29 de março de 1847, 12 de junho e 14 de julho de 1849.

⁴¹⁹ BND, Diário de Pernambuco, 11 de abril de 1838, 1 de fevereiro de 1844, 14 de junho de 1849; BND, O Diário Novo, 19 de julho de 1844, 5 de agosto de 1844, 25 e 30 de setembro de 1844.

⁴²⁰ BND, Diário de Pernambuco, 6 de maio de 1847.

⁴²¹ Ibidem, 21 de junho e 14 de julho de 1849.

Para além de Claudino Leite e Manoel Ramos, outros arrematantes importantes desse período incluem Francisco Paes Barreto (Marquês do Recife), Agostinho Bezerra da Silva Cavalcante, Joaquim Cavalcanti de Albuquerque, Sebastião Antônio de Mello Rego, Rufino Coelho da Silva, Francisco de Paula Buarque, Thomé Pereira Lagos, Antonio Lins Caldas, Manoel Cavalcante de Albuquerque Mello, Fernando Francisco de Aguiar Montarroyos, Francisco de Pinho Borges e Manoel Joaquim do Rego Albuquerque, responsável pela execução de seis ações entre 1837 e 1843⁴²². Contudo, a maior parte desse grupo não permaneceu ativa no sistema de arrematações nos anos seguintes, conforme será discutido a seguir.

Entre 1845 e 1848, houve uma redução no volume de obras públicas, com apenas 15 projetos realizados. Apesar disso, as estradas continuaram a liderar em quantidade, com 7 serviços arrematados (46,66%), seguidas por pontes e casas de detenção, cada uma representando duas iniciativas. O perfil dos serviços também mudou. Em vez da construção e expansão de novos lanços, as atividades desse período estiveram relacionadas à finalização de partes de lanços e ao reparo e reedificação de trechos. A diversidade e a quantidade de obras realizadas por administração direta do governo provincial também diminuíram na comparação com os anos anteriores, o que pode ser explicado pela desmobilização do plano geral de melhoramentos urbanos. O ano de 1845 marcou uma transição entre o domínio conservador e a gestão *praieira*, o que se refletiu em um ligeiro aumento no número de ações protagonizadas pelos arrematantes. No entanto, durante a curta gestão de Manoel de Souza Teixeira, a maioria desses serviços esteve atrelada à construção de partes restantes do 6º lanço da estrada de Paudalho, à realização de pequenos reparos e ao fornecimento de materiais.

Essa descontinuidade também se refletiu no mercado das arrematações. Com exceção de Thomé Pereira Lagos – responsável pelo levantamento de diversas plantas para a ROP entre 1835 e 1837 e pela construção das barreiras do Jiquiá (1841), da estrada do Sul (1842) e da ponte da Madalena (1846) – e de Sebastião Antônio de Mello Rego, que assumiu as obras do 6º lanço da estrada de Paudalho, todas as demais ações foram protagonizadas por arrematantes que não haviam atuado durante a administração anterior. Isso pode ser explicado por algumas mudanças implementadas durante o domínio *praieiro*.

Após a saída de Francisco do Rego Barros da presidência provincial, em meados de 1844, os *praieiros* se aproveitaram da instabilidade para exercer influência sobre seu substituto. Marcelino de Brito, no entanto, não cedeu aos interesses liberais, o que levou à intensificação

⁴²² APEJE, Série OP, Códices 04 e 06-17.

da pressão ministerial em busca de sua substituição. Como visto anteriormente, o objetivo da oposição era garantir a vitória nas eleições gerais de 1844 e minar o poder de influência conservadora na máquina pública. A pressão acabou surtindo efeito e, em outubro daquele ano, Thomaz Xavier Garcia de Almeida assumiu o posto. Contudo, segundo Izabel Marson, Thomaz Garcia era mais suscetível às exigências *baronistas*, o que desagradava os *praieiros* e, sobretudo, Borges da Fonseca, que nutria desavenças com o novo presidente desde que fora preso por ele no movimento de repressão às publicações do periódico *A Abelha Pernambucana*, em 1829⁴²³.

Mudanças ministeriais, todavia, refletiram na substituição de Thomaz Garcia por Chichorro da Gama. Como não pôde assumir de imediato, indicou Souza Teixeira como presidente interino. Embora tenha permanecido apenas 36 dias no cargo, Souza Teixeira foi responsável por iniciar a retribuição das agressões sofridas no passado recente, exonerando cerca de 303 autoridades. Depois de assumir, Chichorro da Gama deu continuidade às substituições de autoridades *guabirus* em favor de nomes mais alinhados com os liberais *praieiros*, totalizando cerca de 650 demissões ou reformas de autoridades policiais⁴²⁴.

Essa política de substituições repercutiu diretamente sobre a ROP. A revogação do regulamento de 1842 e o restabelecimento do antigo normativa de 1835 provocaram a substituição de engenheiros, escriturários e demais funcionários, desmontando uma parcela significativa do aparato burocrático construído durante a administração *baronista*. O desmonte alcançou também senhores de engenho e oficiais que exerciam funções policiais em várias freguesias provinciais. Ao menos 19 deles, vinculados de diferentes formas ao governo anterior, atuavam ainda no mercado de arrematações em hasta pública e, por essa e outras razões, foram afastados em 1845.

Quadro 5 Lista de arrematantes demitidos ou reformados pelo governo praieiro em 1845⁴²⁵

Nome	Função / Identificação	Categoria
Francisco de Pinho Borges	Suplente – Recife	Autoridade local / suplente
Joaquim Cavalcanti de Albuquerque	Delegado – Olinda	Sr. engenho / autoridade policial
João Cavalcanti de Albuquerque	Delegado – Igarauçu	Sr. engenho / autoridade policial
Francisco Paes Barreto	Suplente – Cabo	Sr. engenho / suplente
Joaquim Manoel do Rego Barreto	Suplente – Cabo	Sr. engenho / suplente
Manoel Joaquim do Rego Albuquerque	Subdelegado – Afogados	Proprietário / político local

⁴²³ Cavalcanti Jr., 2001, pp. 72-73; Marson, 1987, pp. 247-248; APEJE, O Nazareno, 8 de outubro de 1844.

⁴²⁴ Marson, Op. cit., p. 256.

⁴²⁵ BND, O Lidador Monstro, 1845.

João de Carvalho Paes de Andrade	Suplente de subdelegado – Afogados	Sr. engenheiro / suplente
Antonio Lins Caldas	Suplente de subdelegado – Poço da Panela	Sr. engenheiro / suplente
Joaquim do Rego Barros	Suplente de subdelegado – Poço da Panela	Agricultor / suplente
Manoel Cavalcanti de Albuquerque	Subdelegado – Tracunhaém	Sr. engenheiro / autoridade policial
Christovão de Holanda Cavalcanti	Suplente de subdelegado – Paudalho	Agricultor / suplente
João Carlos da Silva Guimarães	Suplente de subdelegado – Serinhaém	Sr. engenheiro / suplente
José Francisco do Rego Barros	Subdelegado – Ipojuca	Sr. engenheiro / autoridade policial
Agostinho Bezerra da Silva	Subdelegado – Muribeca	Sr. engenheiro / autoridade policial
Joaquim do Rego Barreto	Tenente-Coronel GN (Reformado) – Cabo	Oficial da GN (reformado)
Manoel Joaquim do Rego Albuquerque	Tenente-Coronel GN (Reformado) – Recife	Oficial da GN (reformado)
Theofilo de Souza Jardim	Tenente GN (Reformado) – Recife	Oficial da GN (reformado)
Antonio Gonçalves de Moraes	Tenente GN (Reformado) – Recife	Oficial da GN (reformado)
Francisco Xavier de Miranda	Capitão GN (Reformado) – Recife	Oficial da GN (reformado)

A lista com esses nomes demonstra que as exonerações não se restringiram a cargos técnicos ou administrativos, mas abrangeram também indivíduos diretamente ligados ao controle militar e eleitoral da província. A medida atingiu igualmente o mercado das obras públicas, haja vista que, entre os proprietários e senhores de engenho que compunham o poder coercitivo conservador, havia representantes de famílias tradicionais da província, como os Cavalcanti de Albuquerque, Rego Barros, Paes de Andrade, Barreto e outros, inseridos há muitos anos no sistema de arrematação.

Esse movimento não passou despercebido pela imprensa. A edição única do periódico conservador *O Lيدador Monstro*, de 1845, denunciou as demissões como ato persecutório contra “cidadãos honrados”, buscando exaltar a respeitabilidade dos afastados, que foram mencionados nominalmente em uma extensa publicação. A resposta liberal veio pelo *Diário Novo* de 19 de setembro de 1845, que ironizou tais descrições e defendeu a legitimidade dos novos nomeados. No caso do major Manoel Henriques Wanderley, por exemplo, os conservadores o descreveram como “senhor de dois engenhos, probo, moderado e pontual em seus deveres”, ao que o *Diário Novo* rebateu, questionando a existência de tais propriedades e destacando a idoneidade do substituto, Francisco Machado Teixeira Cavalcante, proprietário do engenho Primavera. O embate se repetiu em relação a outros nomes, como Gaspar de Menezes Vasconcellos Drumond e Manoel Joaquim do Rego Albuquerque, ambos vinculados a cargos estratégicos na GN e nas subdelegacias⁴²⁶.

⁴²⁶ BND, O Diário Novo, 19 de setembro de 1845.

Ao contrapor perfis de demitidos e substitutos, os periódicos evidenciam que as disputas políticas não se limitavam ao exercício do mando administrativo, mas envolviam também uma batalha discursiva. Para os *praieiros*, a substituição representava um processo de *moralização* e correção de abusos, em particular dos mecanismos eleitorais controlados pelos conservadores; para os *baronistas*, tratava-se de um ataque arbitrário contra a ordem e contra a honra de homens respeitáveis.

As demissões de 1845, portanto, constituem um episódio emblemático da luta pelo poder em Pernambuco às vésperas da Insurreição *Praieira*, evidenciando como o campo das obras públicas e dos contratos de arrematação se tornara um espaço importante, que motivava dissidências, ao mesmo passo, era afetada por esses litígios, participando ativamente da reconfiguração das forças políticas provinciais. Essa pressão em torno dos investimentos no mercado das arrematações acabou atingindo outros contratos, como da comissão de investidores do Teatro de Santa Isabel, e de empreiteiros das estradas de Vitória de Santo Antão e Paudalho, que tiveram que estender as negociações para recebimento desses valores até o governo conciliador de Carneiro Leão⁴²⁷. Esses episódios evidenciam que a ROP não apenas executava obras, mas também era mobilizada como instrumento político a serviço do executivo provincial. Ao mesmo tempo em que foi utilizada como ferramenta de disputa, a instituição acabou desprestigiada pelo governo praieiro, o que se refletiu no enfraquecimento do mercado das arrematações. Essa fragilidade, já perceptível, agravou-se com o início da Insurreição *Praieira*, quando a maior parte das obras executadas pelo governo provincial e pelas CM foram paralisadas.

Nesse cenário de instabilidade e reconfiguração política, a composição do mercado de obras públicas também se modificou. O afastamento de antigos empreiteiros e a ascensão de novos nomes revelam como o domínio praieiro (1845–1848) repercutiu diretamente sobre os agentes envolvidos nas arrematações. Dessa maneira, destacam-se nesse período os arrematantes José Maria de Souza Rangel, Silvestre Dantas Lima, Manoel Ferreira dos Santos Pimentel, Jerônimo Barros Rangel, Manoel Garcia de Souza, Antonio Pereira Barroso de Moraes, Bartolomeu Francisco de Souza, Manoel Clemente de Almeida Castanho, José Antônio Pereira, José Candido de Barros, José de Meira Lima, Joaquim da Fonseca Soares de Figueiredo e, por fim, André Zacher⁴²⁸.

⁴²⁷ Araújo, 1847, pp. 06-07.

⁴²⁸ APEJE, Série OP, Códices 04 e 18-21.

Um desses arrematantes, Joaquim da Fonseca Soares de Figueiredo, exerceu funções na ROP como ajudante de engenheiro em 1843. Sua trajetória no setor de obras públicas iniciou-se ainda em 1824, quando dirigiu as obras de abertura do cano do Pátio do Carmo. Posteriormente, em parceria com Thomé Pereira Lagos, foi encarregado do levantamento das plantas das estradas provinciais em janeiro de 1836. Todavia, Figueiredo não permaneceu por muito tempo na função, sendo exonerado em setembro daquele ano por estar prestando contas de um trabalho considerado sem serventia e que não correspondia ao que lhe fora designado. Durante a gestão baronista, Figueiredo retornou à cena, sendo contratado para elaborar a planta da cidade do Recife em 1840⁴²⁹. Assim como Firmino Ancora, Figueiredo manifestava resistência à chegada do corpo de engenheiros franceses e protagonizou conflitos com Vauthier⁴³⁰. Esses atritos culminaram em seu afastamento e na busca por alternativas no mercado das arrematações. Com a experiência adquirida ao longo de anos na Repartição, Figueiredo tornou-se um dos responsáveis pela extensão do primeiro lanço da estrada de Vitória⁴³¹.

Em relação ao arrematante e Mestre Carpina André Zacher, cabe destacar alguns aspectos relevantes. Zacher chegou ao Brasil acompanhado de 195 artífices da Companhia de Operários Alemães e, conforme Guilherme Auler, exercia liderança sobre os demais oficiais de carpintaria desde a saída de Hamburgo, dentro da estrutura hierárquica e disciplinar do navio. No Brasil, Zacher estabeleceu complexas redes de sociabilidade, as quais foram fundamentais para superar as adversidades enfrentadas durante o período da Companhia e consolidar-se no mercado de obras públicas⁴³². A análise de periódicos da época indica que Zacher acumulava serviços tanto na ROP quanto em empreendimentos particulares, destacando-se por sua atuação em edificações como o Teatro de Santa Isabel. Entretanto, sua fama de "abarcando o mundo com as pernas" também lhe rendeu críticas e acusações⁴³³. Era frequentemente descrito como uma das "sanguessugas estrangeiras" trazidas para Pernambuco juntamente com Vauthier, pois chegou a receber vencimentos de 1:200\$000 réis anuais da Repartição, além de outros ganhos provenientes de serviços particulares⁴³⁴. Correspondências da época ainda o acusavam de ser

⁴²⁹ APEJE, Série OP, Códice 01, fl. 150; Códice 03, fl.12, fl. 154, 155, fl. 163, 164; Códice 12, fl. 275/275v a 277.

⁴³⁰ Diário de L.-L.V., anotação de 03 de novembro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

⁴³¹ APEJE, Série OP, Códice 19, fl. 235-237; Códice 20, fl. 225.

⁴³² Auler, 1959, p. 34.

⁴³³ BND, O Diário Novo, 24 de setembro de 1844.

⁴³⁴ *Ibidem*, 16 de agosto de 1844.

ganancioso, oferecendo-se para qualquer tipo de serviço por valores mais baixos, o que minava a concorrência⁴³⁵.

Ganancioso ou não, Zacher conseguiu se estabelecer em Pernambuco. Há indícios de que essa não tenha sido sua primeira passagem pelo Brasil, uma vez que seu nome já era radicado como "André" antes de sua chegada, além de possuir fluência em português. De qualquer modo, o Mestre Carpina construiu alianças com membros do governo baronista e firmou-se como artífice no mercado local. Sua desenvoltura nas obras do teatro também lhe abriu espaço na hasta pública. Em 1845, Zacher arrematou a construção do Quartel do Hospício, conduzindo os trabalhos paralelamente à direção de alguns serviços no Teatro de Santa Isabel e em empreendimentos particulares. Contudo, em 1848, foi acometido por uma enfermidade. Na ocasião, Joaquim Cláudio Monteiro, então administrador do teatro, publicou um comunicado no *Diário Novo* elogiando a boa conduta e o talento do alemão, que acabou retornando à Europa⁴³⁶.

É possível perceber, portanto, diferenças significativas entre os grupos de arrematantes, bem como a influência das administrações provinciais sobre o setor de obras públicas. Tanto Souza Teixeira quanto Chichorro da Gama não consideraram os melhoramentos urbanos uma prioridade, o que ficou evidente pela redução das atividades desenvolvidas pela ROP e pelos desligamentos de funcionários de seu setor administrativo. Por outro lado, empreiteiros vinculados ao governo *baronista* demonstraram pouco interesse no mercado, seja pela ausência de incentivos, seja por conflitos de interesses ou mesmo pela falta de respaldo político. As relações constituídas entre arrematantes ligados a rede de sociabilidade conservadora e a administração *baronista* também ofereciam capital político e a extensão do alcance das relações clientelísticas, algo que havia se perdido depois das eleições de 1844.

3.3.2. Hasta pública, interesses privados: a Repartição de Obras Públicas e o mercado das arrematações (1849-1871)

O período de 1849 a 1857 é caracterizado por uma retomada significativa e intensificação nas ações relacionadas às obras públicas. Para além das obras realizadas por administração direta, a ROP supervisionou a execução de pelo menos 76 ações em hasta pública. Mais uma vez, as estradas foram a categoria predominante, com 41 iniciativas (53,95%), seguidas por pontes (12 ações, 15,79%) e cadeias ou casas de detenção (6 ações, 7,90%). Outras categorias

⁴³⁵ BND, O Diário Novo, 24 de setembro de 1844.

⁴³⁶ Ibidem, 25 de maio de 1848.

que ganharam destaque incluíram cinco açudes para o abastecimento de água no interior, a finalização do Teatro de Santa Isabel, a construção de cais, de edifícios públicos e religiosos, além do empedramento de ruas da cidade do Recife⁴³⁷.

Pode-se observar nesse período os efeitos da lei provincial nº 286, que estabeleceu um novo regulamento para a ROP. Enquanto reestruturou a administração do setor de forma semelhante ao regulamento *baronista*, as novas diretrizes preservaram as exigências *praieiras* quanto à divisão das obras em partes ou lanços. Ademais, a legislação incentivou a participação de empresas prestadoras de serviços no sistema de arrematação de obras públicas, diversificando o mercado, que contou com uma maior variedade de campos de atuação em comparação com a década de 1840.

É interessante notar que, na década de 1850, um maior número de obras foi realizado no interior da província, com a arrematação feita por moradores locais ou de regiões próximas. Exemplos incluem as proximidades da região metropolitana, como a ponte de Tracunhaém e a estrada de Escada, e regiões mais distantes da capital, como os novos açudes de Limoeiro, Caruaru e São Bento, além das cadeias das vilas de Bonito e Garanhuns⁴³⁸.

No que diz respeito ao sistema de comunicação, a ROP dedicou-se à expansão das estradas de viação, planejando e conduzindo diversas ações à hasta pública nas estradas do Sul (13), de Vitória (12), de Paudalho (8), do Norte (4), de Escada (3) e de Estância (1). Certa de 33 arrematantes se envolveram na execução dessas 41 ações, contribuindo para o desenvolvimento da infraestrutura viária por meio da ampliação e ramificação de lanços, obras de reparação e manutenção e empedramentos⁴³⁹.

A maior parte das ações foram destinadas para as obras da estrada do Sul e de Vitória, que concentraram, por consequência, grande parcela dos empreiteiros, total de 11. Nas obras de construção da estrada do Sul, foram arrematantes de lanços e vias de acesso: João Gregório Paes Barreto, Manoel Caetano de Medeiros, Antonio Carneiro Leão, Manoel Gouveia de Souza Júnior, Francisco Pereira de Carvalho, Antonio Vitoriano Pacheco e José Francisco Alves de Miranda Varejão. Os demais, Francisco José Costa Guimarães, José Francisco do Rego Barros, Teófilo de Souza Jardim e Albino José Ferreira da Costa, realizaram reparos e aterramentos em trechos da estrada⁴⁴⁰.

⁴³⁷ APEJE, Série OP, Códices 22-37.

⁴³⁸ *Ibidem*.

⁴³⁹ *Ibidem*.

⁴⁴⁰ *Ibidem*.

As ações realizadas na estrada de Vitória contaram igualmente com a atuação de 11 arrematantes, são eles: Pe. Jerônimo Barreiros Rangel, João Hipólito de Meira Lima, José Lopes Guimarães, Amaro Fernandes Daltro, José Fernandes Monteiro, Miguel Joaquim do Rego Barros, Luiz Felipe de Souza Leão, José Joaquim das Chagas, Joaquim Candido Ferreira, Cristóvão de Holanda Cavalcante e Paulo Guignoua. Dos arrematantes citados, apenas os dois últimos foram responsáveis pela reparação de trajetos, os demais se ocuparam da extensão de lanços e vias de acesso, o que notabiliza a existência de um amplo desenvolvimento da via na década de 1850.

Sobre o período, destacam-se a atuação de João Hipólito de Meira Lima, que foi responsável em 1850 pelos consertos das pontes de Motocolombó, Pau Seco e Xexéu e de braços na estrada de Vitória⁴⁴¹. Assim como de João Gregório Paes Barreto, cuja disponibilidade e disposição financeira lhe permitiram executar três lanços simultaneamente em 1853, sendo dois deles na estrada do Sul e um outro na estrada de Escada⁴⁴². Algo semelhante ocorreu com José Lopes Guimarães⁴⁴³, que administrou paralelamente a execução de trabalhos na ponte de Paudalho e nas estradas do Norte e Vitória, e com Amaro Fernandes Daltro, arrematante de obras na barreira de Jaboaão e nas estradas de Vitoria e Escada⁴⁴⁴.

Apesar da indisponibilidade documental dos anos de 1855 a 1864, é possível afirmar que as prioridades governamentais permaneceram em constante diálogo com as ações projetadas e supervisionadas pelo engenheiro Mamede Ferreira entre 1850 e 1856. Corrobora com essa hipótese o mapeamento referente ao período de 1865 a 1871, onde foram registradas pelo menos 109 ações. Desse quantitativo, as estradas se destacam novamente, mesmo com a expansão da linha férrea, ocupando 44,04% das atividades executadas por arrematação.

Ao analisar a totalidade das ações desenvolvidas pelo sistema de arrematações entre 1837 e 1871, constata-se que a destinação de serviços ao setor viário foi amplamente superior em relação aos demais tipos de obras. No total, foram contabilizadas 123 ações em estradas provinciais, 40 em pontes e 16 em casas de barreira, que também se relacionam à consolidação da infraestrutura viária. Partindo desse pressuposto, de um total de 253 ações, pelo menos 179 foram destinadas ao sistema de comunicação provincial, correspondendo a 70,75% do total. Vejamos o gráfico a seguir:

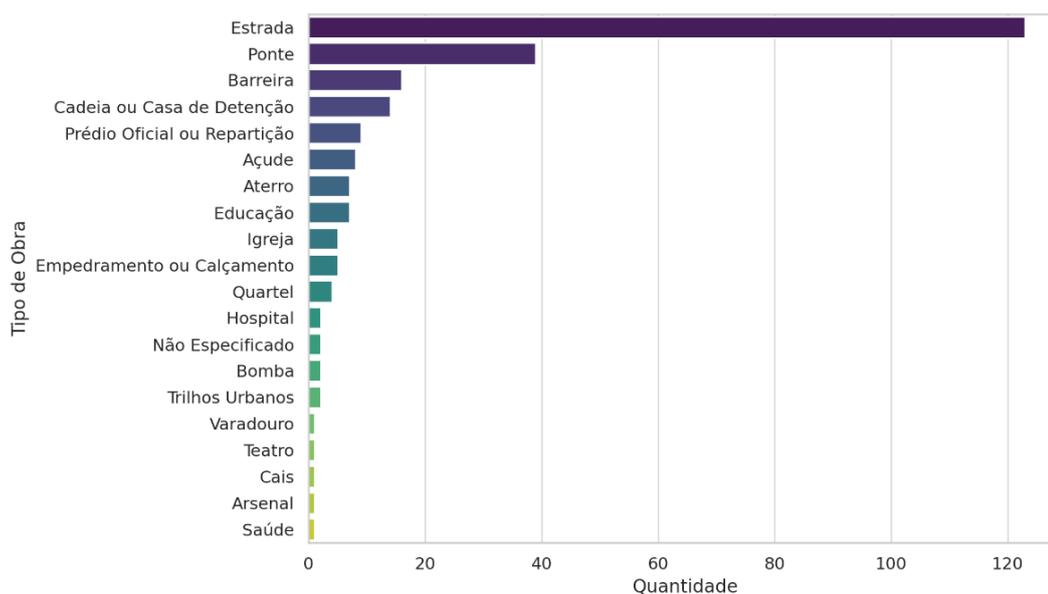
⁴⁴¹ APEJE, Série OP, Códice 24, fl. 11; Códice 32, fl. 147.

⁴⁴² Ibidem, Códice 31, fl. 117/117v, 118; Códice 32, fl. 243.

⁴⁴³ Ibidem, Série OP, Códice 26, fl. 76; Códice 31, fl. 141/141v; Códice 32, fl. 146/146v.

⁴⁴⁴ Ibidem, Série OP, Códice 23, fl. 76; Códice 35, fl. 60, fl. 200.

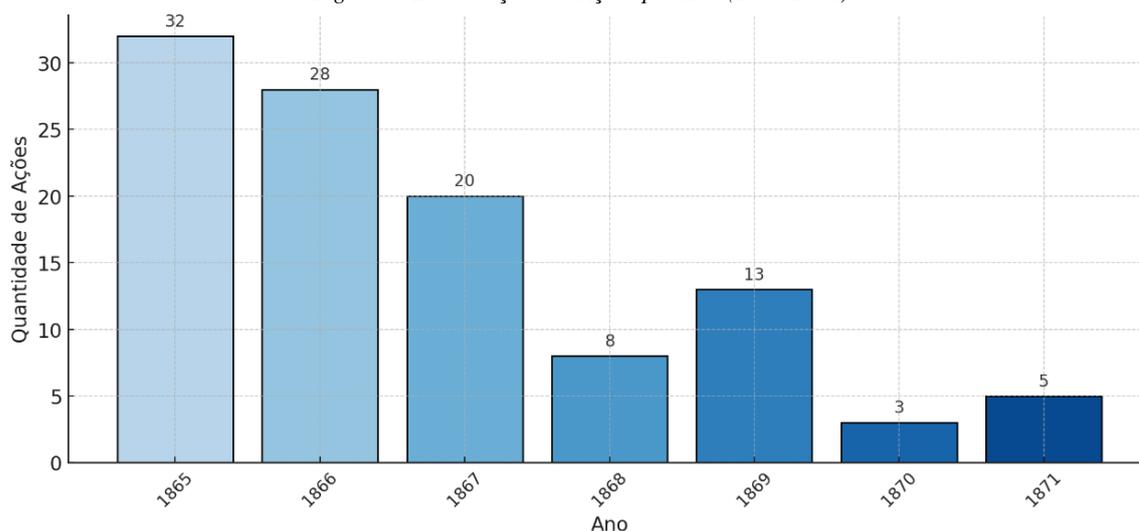
Figura 2: Quantidade de Ações por Tipo



As necessidades demográficas, econômicas e políticas impulsionaram as proposições analisadas ao longo deste trabalho. Além disso, destaca-se a ampliação gradual do repertório das ações, que refletiu a interação entre as conjunturas específicas, os planos governamentais, as demandas urbanas e as pressões sociais por melhorias infraestruturais. Como resultado, intensificaram-se projetos voltados para áreas como a instrução pública, lazer e saúde, marcando uma continuidade do processo iniciado ainda na década de 1850, com avanços evidentes entre os anos de 1865 e 1871.

Nesse período, após as obras de estradas, as pontes (16) e as barreiras (7) permaneceram como principais intervenções, mas ações em outros setores também ganharam relevância. Na área de instrução pública, realizaram-se reparos e melhoramentos na Faculdade de Direito da Cidade e no Ginásio Provincial. No campo da saúde, destacam-se a construção de um pavilhão para o Hospital Pedro II e os reparos no Pontilhão dos Remédios e no Hospital dos Lázarus. Em relação ao transporte urbano, houve a arrematação dos primeiros trilhos urbanos e a execução de empedramentos. Por fim, quanto aos prédios oficiais, foram feitas intervenções na Secretaria da Presidência, na Casa da Capitania do Porto, no Largo Pedro II, na Alfândega e na Casa de Relação da Cidade. Todavia, observou-se uma acentuada queda nas ações executadas por arrematação de particulares entre 1866 e 1871, conforme ilustrado no gráfico abaixo:

Figura 3: Distribuição das Ações por Ano (1865-1871)



Esse declínio parece estar associado ao enfraquecimento institucional da ROP no final da década de 1860, conforme apontado por Zancheti⁴⁴⁵. Esse processo impactou a antiga organização do sistema de arrematação de obras públicas, que envolvia a participação de particulares interessados não apenas em obter lucros, mas também em defender e valorizar suas propriedades e participar ativamente da vida política e econômica de suas províncias. O que pode ser observado a partir de meados de 1868 é um crescimento consistente da terceirização dos serviços públicos para empresas mais robustas e especializadas em seus respectivos ramos.

Outro aspecto crucial para compreender o enfraquecimento dessa prática foi a crise enfrentada pelo sistema escravista. O fim do tráfico transatlântico de escravizados e o aumento do tráfico interprovincial resultaram na diminuição da oferta de mão de obra cativa e em seu encarecimento. Os custos de compra, venda e aluguel de pessoas escravizadas cresceram paralelamente à dificuldade de retenção de um elevado número de cativos pela classe senhorial. Essa escassez de mão de obra e o aumento do custo da jornada inviabilizaram a manutenção da estrutura tradicional do sistema de arrematação, levando os arrematantes a se tornarem cada vez mais impotentes diante da concorrência com empresas especializadas.

Embora tenha ocorrido um declínio, o mapeamento dos arrematantes no período de 1837 a 1871 indica que a rotatividade predominava dentro do campo de atuação. Ainda que alguns arrematantes tenham se destacado por participar ativamente durante anos consecutivos, muitos tiveram apenas uma participação pontual em anos específicos. De um total de 179 arrematantes mapeados, 112 executaram apenas uma ação nesse período (62,57%), 30 se envolveram em duas ações (16,76%) e 37 realizaram três ações ou mais (20,67%). Somando as duas primeiras

⁴⁴⁵ Zancheti, 1989, p. 92.

categorias, contabilizando os arrematantes que executaram até duas ações, o número sobe para 142, correspondendo a 79,33%⁴⁴⁶. Esse dinamismo estava relacionado principalmente às intencionalidades dos empreiteiros. Como se pôde observar, um número considerado de envolvidos disputavam a hasta pública somente em obras que poderiam beneficiá-los diretamente. Os senhores de engenho, por exemplo, costumavam arrematar lanços das estradas que conectavam suas propriedades à cidade do Recife, otimizando o escoamento de sua produção.

Entre os arrematantes que realizaram mais ações, destacam-se os que executaram quatro ações: José Francisco Alves de Miranda Varejão (1854-1865), José Francisco do Rego Barros (1853-1865), Antônio Luís dos Santos (1865-1870) e João Gregório Paes Barreto (1852-1866). Com seis ações, destacam-se Francisco de Pinho Borges (1843-1869), Manoel Joaquim do Rego Albuquerque (1837-1842) e Rufino Manoel da Cruz Cousseiro (1866-1871). O recordista foi José Augusto Soares de Araújo, que executou dez ações entre 1865 e 1869, apresentando a maior constância nesse levantamento⁴⁴⁷. Entre as ações realizadas por ele, destacam-se os reparos na cadeia de Serinhaém, a edificação do terceiro raio da Casa de Detenção, lanços das estradas de Nazaré, Beberibe e Belém, as pontes de Nazaré e Serinhaém, as escadarias do Largo Pedro II e o rebaixamento de uma ladeira em Paudalho⁴⁴⁸.

Em termos de longevidade, sobressaem-se os arrematantes Joaquim Cavalcanti de Albuquerque (1837-1866), Francisco de Pinho Borges (1843-1869) e Vicente Ferreira da Costa Miranda (1849-1865). Contudo, entre os arrematantes mais longevos, a constância também não era uma característica predominante. Joaquim Cavalcanti de Albuquerque, por exemplo, foi arrematante do aterro e da ponte dos Carvalhos em 1837, mas só voltou a participar da hasta pública em 1866, quando contribuiu para o traçado da Estrada do Norte. Já Francisco de Pinho Borges teve sua primeira ação contabilizada em 1843, quando realizou o empedramento de um trecho da Estrada de Vitória. As cinco demais ações executadas por ele ocorreram entre 1866 e 1869, calçando lanços das estradas de Vitória e Jiquiá, bem como a ponte de Jaboatão. Talvez Vicente Ferreira tenha sido o mais constante. Ainda que tenha executado poucos trabalhos, ele realizou ações em 1849, 1854 e 1865.

A análise das arrematações entre 1837 e 1871 indica a existência de um processo dinâmico de execução de obras públicas, no qual a infraestrutura viária se consolidou como a

⁴⁴⁶ APEJE, Série OP, Códices 04, 06-47.

⁴⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁴⁸ *Ibidem*, Códice 37, fl. 103/103v, 104; Códice 38, fl. 203-204/204v; Códice 40, fl. 61/61v, 62; Códice 41, fl. 89; Códice 42, fl. 22, 70, 132, 240/240v; Códice 43, fl. 6/6, fl. 159.

principal prioridade provincial. Esse cenário reflete a convergência entre demandas governamentais e interesses particulares, especialmente de senhores de engenho e arrematantes locais, cujas ações visavam otimizar a circulação de produtos e integrar regiões ao centro administrativo. Embora a primeira metade do período tenha sido marcada pela participação de pequenos empreiteiros, a partir da década de 1860 observa-se uma transição para a contratação de empresas especializadas, impulsionada pela crise do sistema escravista e pela reorganização administrativa. Esse movimento simboliza não apenas o declínio de uma prática tradicional, mas também a adaptação das políticas provinciais às novas exigências econômicas e institucionais.

3.3.3. Negócios de família: a trajetória dos arrematantes Fernando Francisco Aguiar Montarroyos e Manoel Joaquim do Rego Albuquerque no mercado das obras públicas

Como foi visto anteriormente, a grande maioria dos arrematantes envolvidos nas 253 ações mapeadas entre 1837 e 1871 realizou apenas um ou dois serviços. Contudo, é possível encontrar entre os arrematantes sobrenomes conhecidos pela historiografia pernambucana, como “Souza Leão”, “Rego Barros”, “Paes de Andrade”, “Cavalcanti de Albuquerque”, “Paes Barreto”, “Holanda Cavalcante”, “Aguiar Montarroyos”, “Rego Albuquerque”, entre outros, todos relacionados a grandes posses de terra e pessoas. Dessa maneira, o objetivo deste tópico é discorrer sobre a trajetória de dois arrematantes que incentivaram a participação de familiares nas hastas públicas: Fernando Francisco de Aguiar Montarroyos e Manoel Joaquim do Rego Albuquerque.

O Tenente-Coronel Fernando Francisco de Aguiar Montarroyos era filho de José Germano Montarroyos e Úrsula Maria do Nascimento, tendo nascido por volta de 1790, no Recife. A primeira publicação encontrada com seu nome nos periódicos data de 1834, em uma correspondência onde o pseudônimo “Guarda Nacional de Olinda” questiona os privilégios de Francisco Montarroyos em detrimento de Manoel Porcíncula e do Sr. Silveira na disputa pelos postos de instrutor dos batalhões de Olinda e Poço de Panela⁴⁴⁹. Segundo uma crônica de 1848, Francisco Montarroyos havia recebido oficialmente apenas a graduação de capitão, mas, por vaidade, ostentava o título de Tenente-Coronel em Muribeca⁴⁵⁰.

A qualificação de Muribeca era uma das suas prioridades, como consta em uma correspondência de mesmo nome, na qual Francisco Montarroyos relatou dissidências com o

⁴⁴⁹ BND, Diário de Pernambuco, 8 de fevereiro de 1834.

⁴⁵⁰ BND, União: *virtus unita crescit* (PE), 19 de agosto de 1848.

juiz de paz daquela freguesia, o Tenente-Coronel Agostinho Bezerra da Silva Cavalcanti, arrematante das casas de barreira das pontes da Madalena e dos Carvalhos entre 1839 e 1841. Na publicação de 1º de março de 1848, Francisco Montarroyos apela ao presidente para que intervenha contra os abusos desse juiz de paz, que havia recusado a participação dele e de seus companheiros nas eleições devido a um atraso mínimo⁴⁵¹.

Entre os assinantes da correspondência, estavam seus filhos mais velhos, Gabriel Germano de Aguiar Montarroyos e Joaquim Ribeiro de Aguiar Montarroyos. Ambos, após se alistarem para o corpo de voluntários da pátria na Guerra do Paraguai, em 1865, ostentaram patentes militares, sendo o primeiro coronel e o segundo capitão⁴⁵². Francisco Montarroyos foi arrematante das obras da ponte do Anjo de 1839 a 1843, além de subprefeito de muribeca e substituto de Antonio Carneiro Machado Rios em seu batalhão após a dispensa deste em agosto de 1848⁴⁵³. Na década de 1850, incentivou seus filhos a ingressar no ramo das obras públicas e disputar a arrematação das reformas da ponte dos Carvalhos e da inspetoria de sua casa de barreira. Assim, Gabriel Germano arrematou os reparos das pontes “pequena e grande”, enquanto Joaquim Ribeiro administrava os pedágios paralelamente à construção da ponte de Pirapama⁴⁵⁴. Tanto a ponte dos Carvalhos quanto a de Pirapama estavam localizadas nas proximidades do engenho Megaípe, onde Gabriel, Joaquim e seu pai possuíam propriedades⁴⁵⁵.

Em uma correspondência publicada pelo periódico “A Imprensa: Jornal Político e Social” em 10 de janeiro de 1851, Fernando Francisco de Aguiar Montarroyos, arrematante das obras da Ponte do Anjo sobre o Rio Serinhaém entre 1839 e 1843, defende-se publicamente de uma grave acusação. Segundo Antônio da Silva Gusmão, representando Manoel Pires Ferreira, Montarroyos teria cometido o crime de estelionato em um embrolho envolvendo o arrendamento do Engenho Santo Estevão, pertencente ao Marquês do Recife, Francisco Paes Barreto⁴⁵⁶.

De acordo com Montarroyos, Antônio Luiz Ribeiro de Britto, que à época já havia falecido, arrendou o Engenho Santo Estevão de Francisco Paes Barreto em 23 de julho de 1840 e o convidou para formar sociedade. Após aceitar a proposta, Montarroyos transferiu sua fábrica

⁴⁵¹ BND, O Lidador, 1 março de 1848.

⁴⁵² BND, Diário de Pernambuco, 9, 10 e 14 de março de 1865.

⁴⁵³ A denúncia consta, segundo o cronista, no ofício: Correio da Tarde, número 145, col. 3. Mas o texto foi transcrito nesta edição do *União: virtus unita crescit* (PE).

⁴⁵⁴ APEJE, Códice 32, fl. 253; Códice 35, fl. 150/150v.

⁴⁵⁵ BND, A imprensa: jornal político e social, 10 de janeiro de 1851.

⁴⁵⁶ Ibidem.

de açúcar do Engenho São Paulo para o Santo Estevão. Segundo ele, por “justos motivos”, Britto acabou cedendo-lhe toda a parte que tinha do arrendamento⁴⁵⁷.

Contudo, Gusmão era sócio de Britto e também detinha parte do arrendamento, o que lhe causou descontentamento, mas não impediu a continuidade dos trabalhos no Santo Estevão. Para evitar “maiores desgostos”, Montarroyos decidiu comprar a parte de Gusmão “pelo preço e modo que ele quis”. Além da quantia paga à vista, no valor de 11:590\$360 réis, Montarroyos hipotecou bens como garantia. Entretanto, devido a compromissos no serviço público e à perseguição de seus filhos por ocasião da Revolta Praieira, ele não conseguiu quitar a dívida integralmente⁴⁵⁸.

Por meio de procuração, Manoel Pires Ferreira passou a cobrar Montarroyos no lugar de Gusmão e, após confissão de débito, ocorreu a penhora de diversos escravos em um domingo na freguesia de Muribeca, o que, segundo Montarroyos, comprometeu sua fábrica de açúcar. Diante disso, ele embargou a penhora com base na lei de 3 de agosto de 1833, que dispunha sobre os direitos da indústria do açúcar. Ao final de sua correspondência, Montarroyos anexou documentos que, a seu ver, comprovavam os argumentos evocados em sua defesa, reafirmando sua conduta honesta e condenando a injustiça da acusação⁴⁵⁹.

A correspondência sugere que Francisco Montarroyos e seus filhos se interessaram pelo mercado das arrematações, entre outras razões, para facilitar o transporte da produção de sua fábrica de açúcar. Além de contar com um capital significativo e mão de obra escravizada à sua disposição, Montarroyos transmitiu sua influência aos filhos e netos, que também ocuparam cargos na polícia, adquiriram títulos e participaram de arrematações. Embora a trajetória da família Montarroyos não tenha se destacado no mesmo nível que a de outros arrematantes e financistas do ramo das edificações, seu envolvimento no sistema de arrematações revela as conexões entre interesses políticos e econômicos, redes familiares e a disputa por prestígio na freguesia. Assim, mesmo que de forma secundária, essas arrematações funcionavam como um suporte financeiro e um mecanismo estratégico de influência local.

A trajetória de Manoel Joaquim do Rego Albuquerque apresenta algumas diferenças em relação à de Francisco Montarroyos. Segundo Wellington da Silva, Manoel Joaquim e seu pai, Manoel Cavalcanti de Albuquerque e Melo, eram proprietários rurais que utilizavam o poder econômico para alcançar cargos políticos e posições na polícia, tanto no Recife quanto em

⁴⁵⁷ BND, A imprensa: jornal político e social, 10 de janeiro de 1851.

⁴⁵⁸ Ibidem.

⁴⁵⁹ Ibidem.

outras localidades⁴⁶⁰. Um “simples” sítio de Manoel Joaquim, conforme um anúncio de venda publicado em 1842, tinha capacidade para a edificação de 50 a 60 casas⁴⁶¹. Entre as conquistas políticas, destaca-se sua eleição como vereador do Recife em 1844, quando foi o segundo mais votado, com 5.579 votos⁴⁶².

Durante as eleições de 1844 e 1845 na freguesia dos Afogados, Manoel Joaquim envolveu-se em diversos embates que evidenciavam sua influência política e econômica. Uma correspondência publicada em 12 de setembro de 1844 relata um desentendimento entre ele e o praieiro Nunes Machado. Manoel Joaquim acusou Nunes Machado de ordenar que a polícia dispersasse um grupo de populares reunidos nas proximidades do local de votação por interesses políticos. Francisco Carneiro Machado Rios, por sua vez, apoiou a versão de Nunes, alegando que a dispersão foi amistosa e necessária para garantir a segurança. Contudo, aproveitou a oportunidade para atacar Manoel Joaquim, acusando-o de abusar da autoridade e do dinheiro herdado de seu pai. Machado Rios ironizou que Manoel Joaquim deveria dar menos importância ao peso de seu sobrenome e buscar menos apoio na influência de sua família, pois "só conhecia uma família, a brasileira"⁴⁶³.

O embate verbal escalou quando Machado Rios declarou que sua espada era desembainhada apenas para manter a ordem e combater "prepotências de mandões que entendem que a única regra de governar é seu capricho". Em tom de desafio, afirmou que, se Manoel Joaquim o considerava um anarquista por se opor a uma eleição fraudulenta, então se declarava "anarquista e muito anarquista"⁴⁶⁴.

As tensões entre Manoel Joaquim e Francisco Machado Rios permaneceram acirradas nos primeiros meses de 1845. De acordo com o "Relatório sobre as Eleições dos Afogados", publicado no Diário Novo, os irmãos Antonio e Francisco Carneiro Machado Rios monitoraram a votação, alegando que não havia proibição legal para tal. Já Manoel Joaquim foi acusado de arregimentar forças com a ajuda de seu pai, que teria armado vários de seus escravizados para protegê-lo durante o pleito⁴⁶⁵.

Um episódio marcante envolvendo a família de Manoel Joaquim ocorreu em um conflito entre guardas nacionais e escravizados pertencentes a seu pai, Manoel Cavalcanti. Segundo

⁴⁶⁰ SILVA, Wellington Barbosa da. “Um desaguisado” no Jiquiá: História de um confronto entre Guardas Nacionais e escravizados (Recife, 1842). *Revista de História e Estudos Culturais (UFRPE)*: Recife, v. 18, n. 2, pp. 526-544, jul./dez. 2021, p. 531.

⁴⁶¹ BND, O Diário Novo, 26 de outubro de 1842.

⁴⁶² Cavalcanti Jr., 2001.

⁴⁶³ BND, O Diário Novo, 12 de setembro de 1844.

⁴⁶⁴ Ibidem.

⁴⁶⁵ Ibidem, 9 de abril de 1845.

Wellington da Silva, o confronto teve início quando os guardas intervieram em uma briga entre dois escravizados da família. Como resposta, Manoel Cavalcanti ordenou que seus trabalhadores atacassem a patrulha, resultando na fuga dos soldados, que saíram do local espancados. Antonio Lins Caldas, comandante do batalhão e também arrematante de obras públicas, relatou que os guardas retornaram feridos⁴⁶⁶.

Entretanto, outra versão do episódio ganhou força posteriormente, alterando a percepção sobre o estopim da confusão. Uma notícia publicada no *Diário de Pernambuco* afirmava que um dos guardas havia feito uma piada depreciativa enquanto um escravizado pedia esmolas para São Benedito. Os guardas teriam zombado da imagem do santo, dizendo: "Que santo tão negro com dentes tão arreganhados". Em resposta, um dos escravizados retrucou que o santo era mais branco do que os próprios guardas. O comentário deu início à briga. No desdobramento do caso, a questão chegou ao presidente da Província, Francisco do Rego Barros. No entanto, a punição recaiu sobre o inspetor da guarda, e não sobre Manoel Cavalcanti⁴⁶⁷.

A proteção que Manoel Cavalcanti oferecia ao filho ia além do apoio político e financeiro. Segundo correspondência publicada no *Diário Novo* em 8 de abril de 1845, Manoel Cavalcanti temia pela segurança de Manoel Joaquim e buscava reforços entre membros da Guarda Nacional. Ele alegava que Francisco Machado Rios havia cercado sua casa com duzentos homens com a intenção de assassiná-lo. Machado Rios, por sua vez, negou as acusações, classificando-as como caluniosas.⁴⁶⁸

Para os *praieiros*, Manoel Joaquim recorria ao pai e lançava acusações infundadas porque não aceitava suas sucessivas derrotas eleitorais nem a força crescente da opinião pública⁴⁶⁹. Quando as eleições de 22 de setembro de 1844 foram anuladas judicialmente, articulistas do *Diário Novo* atribuíram a decisão ao uso de força e à manipulação política por parte de Manoel Joaquim. Diversos anúncios o acusavam de praticar boca de urna, fraudar atas, interferir na coleta de votos e prender guardas que se recusavam a apoiá-lo⁴⁷⁰. Os *praieiros*, por sua vez, combatiam a influência da família de Manoel Joaquim com os recursos de que dispunham, incluindo o uso estratégico da imprensa oposicionista. Entre 1842 e 1844, o fortalecimento da imprensa alinhada aos *praieiros* foi fundamental para sua vitória nas eleições de 1844 e 1845.

⁴⁶⁶ Silva, 2021, pp. 531-533.

⁴⁶⁷ *Ibidem*.

⁴⁶⁸ BND, O *Diário Novo*, 8 e 9 de abril de 1845.

⁴⁶⁹ *Ibidem*, 16 de setembro de 1844.

⁴⁷⁰ *Ibidem*, 13 de fevereiro, 10 de abril de 1845.

Com a ascensão do grupo ao poder, Manoel Joaquim foi destituído de suas funções como subdelegado⁴⁷¹.

A trajetória de Manoel Joaquim, marcada por disputas políticas e pelo exercício de poder e coerção, não pode ser dissociada da influência de seu pai, Manoel Cavalcanti de Albuquerque e Melo. Grande proprietário rural, ele detinha amplo poder econômico e utilizava seus recursos para consolidar a posição do filho nos embates políticos e administrativos. Além de garantir proteção econômica e política, Manoel Cavalcanti também foi peça-chave na inserção de Manoel Joaquim no sistema de arrematações. Entre as décadas de 1820 e 1830, esteve diretamente envolvido na execução de obras públicas, incluindo a arrematação da ponte do Recife em 1835, conforme registrado em um ofício da Repartição datado de 22 de maio de 1838. Esse envolvimento reforça a relevância da família no cenário econômico e administrativo da província, demonstrando como a influência política e o acesso a contratos públicos se entrelaçavam na construção de poder local.

Assim, Manoel Joaquim esteve à frente da arrematação da ponte e do aterro do Jiquiá, além de trechos das estradas do Jiquiá, do Sul, de Vitória e de Parnamirim entre 1837 e 1846⁴⁷². Um ofício publicado em 31 de julho de 1845 indica que ele também arrematou os reparos do aterro dos Afogados e a instalação de duas armações de ferro para a ponte da Tacaruna. Já em 1846, Manoel Joaquim solicitou o pagamento de 9:799\$640 réis, valor referente a um título concedido anteriormente pela arrematação da segunda parte do oitavo lanço da estrada de Paudalho. Sua petição fazia parte de um movimento articulado de particulares que exigiam do governo provincial o pagamento de dívidas respaldadas pela Lei nº 115, de 9 de maio de 1843. Os arrematantes pressionavam pelo pagamento imediato ou, ao menos, pela implementação das barreiras previstas na legislação⁴⁷³.

Essa lei, assinada por Francisco do Rego Barros, visava acelerar a execução das estradas de Vitória e Paudalho. Para isso, previa que os valores de cada lanço arrematado fossem divididos em duas partes: a primeira, paga conforme os prazos estabelecidos no contrato; a segunda, convertida em dívida provincial, com juros anuais de 6% até sua quitação. Além disso, a legislação determinava a instalação de barreiras nos trechos concluídos, com uma taxa de 12% sobre a arrecadação – 7% destinados à amortização dos juros e 5% à manutenção das vias. O artigo oitavo estabelecia que os arrematantes, ao se tornarem credores da Fazenda Provincial,

⁴⁷¹ BND, O Lيدador Monstro (PE), ed. 00001, 1845.

⁴⁷² APEJE, Série OP, Códice 05, fl. 20/20v, fl. 132 a 134, fl. 175, 176, fl. 287 a 289; Códice 11, fl. 183/183v; Códice 13, fl. 290.; Códice 19, fl. 260/260v a 262/262v.

⁴⁷³ BND, O Diário Novo, 31 de julho e 28 de agosto de 1845, 16 de outubro de 1846.

receberiam um título de dívida⁴⁷⁴. No entanto, conforme denunciado por Nabuco de Araújo, o administrador Chichorro da Gama omitira pagamentos já recebidos pela Tesouraria Provincial, dificultando a quitação dos valores devidos aos arrematantes. Para Nabuco, Chichorro “não passava de um prevaricador”⁴⁷⁵.

Nesse contexto, Manoel Joaquim despontou como uma liderança na defesa dos arrematantes, reivindicando tanto o pagamento dos títulos da dívida pública quanto a efetivação das barreiras prometidas, cuja maioria jamais foi implantada. A estratégia do governo baronista de acelerar as obras viárias resultou em um impasse para a administração de Chichorro da Gama, gerando tensões com os arrematantes. Apesar da cobrança seletiva e politizada, esse embate revela como os empreiteiros do setor de obras públicas se articulavam coletivamente enquanto classe senhorial, utilizando sua força econômica e escravista para garantir maior lucratividade e negociar vantagens políticas. Por vezes, tais relações lhes asseguravam benefícios; em outras ocasiões, resultavam em débitos expressivos.

Até o ano de 1854, Manoel Joaquim não aparece nos registros da ROP. No entanto, em abril de 1866, seu nome volta a aparecer nos ofícios, dessa vez como tutor da filha do falecido arrematante Manoel Gouveia de França. Nessa condição, ele intercedeu junto ao governo provincial para obter indenização pelos prejuízos causados pela cheia de 1854 nas obras do oitavo lanço da estrada do Sul⁴⁷⁶. Além disso, Manoel Joaquim desempenhou um papel ativo na inserção de sua mãe, D. Maria Matilde Cavalcante, no sistema de arrematações. Entre 1866 e 1869, atuou como seu procurador na execução de obras públicas, sendo D. Maria Matilde responsável pela construção de um dos pavilhões do Hospital Pedro II⁴⁷⁷.

A trajetória de Manoel Joaquim do Rego Albuquerque sinaliza como o respaldo familiar, o poder econômico e participação no sistema de arrematações estavam relacionados com a “classe” senhorial. Inicialmente influenciado por seu pai, ele, Manoel Joaquim consolidou sua atuação ao longo das décadas, transitando entre os embates eleitorais, a defesa dos interesses dos arrematantes e a utilização estratégica da força escravista em suas empreitadas. Sua relação com as obras públicas, marcada tanto por benefícios quanto por disputas com o governo provincial, revela como a classe senhorial se articulava para garantir privilégios e consolidar redes de influência. Mesmo após perder protagonismo nas arrematações, sua atuação

⁴⁷⁴ APEJE, Col. Leis Provinciais, Lei de nº 115. 9 de maio de 1843.

⁴⁷⁵ Araújo, 1847, p. 30.

⁴⁷⁶ APEJE, Série OP, Códice 40, fl. 193/193v.

⁴⁷⁷ Ibidem, fl. 282; Códice 46, fl. 306/306v a 309.

permaneceu significativa, seja ao interceder por terceiros, como no caso da tutela da filha de Manoel Gouveia de França, seja ao inserir sua própria mãe no mercado das hastas públicas.

4 COMO AS VEIAS PARA O SANGUE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE VITÓRIA DE SANTO ANTÃO (1838-1857)

No dia 7 de janeiro de 1851, um grupo de trabalhadores que labutavam na estrada de Vitória de Santo Antão foi atingido pelo desabamento de uma das barreiras construídas para impedir o deslizamento de terras em um dos trechos da estrada que passava por Morenos. O desabamento da barreira, que possuía 14 palmos, o que equivale a aproximadamente 3,00m de altura, foi acompanhado pela queda de uma camada de terras e pedregulhos que acabou por atingir doze pessoas, causando a morte de seis trabalhadores e ferindo gravemente outros seis. Segundo um ofício enviado pelo engenheiro responsável pela estrada de Vitória de Santo Antão, Henri-Auguste Milet, publicado no *Diário de Pernambuco*, a altura da barreira era insuficiente, assim como os materiais utilizados eram muito básicos. O engenheiro também afirmou que foram ministrados todos os socorros necessários às vítimas, porém não pôde pessoalmente acompanhar o resgate por motivos de uma “moléstia” que o havia impossibilitado de montar a cavalo⁴⁷⁸.

Dias depois do acidente, foi publicada uma correspondência no periódico *A Imprensa: Jornal Político e Social*, assinada pelo pseudônimo “X”. O autor teceu diversas críticas ao engenheiro Milet e atribuiu à sua desqualificação a tragédia ocorrida na estrada de Vitória de Santo Antão. Em sua ótica, Milet era uma “verdadeira praga”, uma “infelicidade ao Tesouro Provincial”, pois sua nomeação causava, assim como nos tempos em que serviu ao Barão da Boa Vista, prejuízos ao governo provincial. Para completar, Milet escavava terrenos e abria picadas nas matas em várias direções, afirmando que se tratava de estradas provinciais. Dessa maneira, a estrada de Vitória, assim como a de Escada, estava sendo tracejada de maneira irregular e não deixava de expor defeitos técnicos ao se deparar com períodos de inverno, onde as chuvas costumavam castigar os trajetos⁴⁷⁹.

Contudo, na observação do autor, nada havia sido tão grave quanto o espetáculo de horror que teve que presenciar após o desabamento de uma imensa massa de terra que vitimou, em sua contagem, quinze pessoas, matando sete e ferindo gravemente outros oito trabalhadores. Por fim, encerrou sua correspondência: “foram sacrificados uma dezena de Pernambucanos honestos e laboriosos pela estupidez de um homem, que pode ser tudo, menos engenheiro!”⁴⁸⁰. É bem verdade que os números divergiram na comparação com os documentos oficiais trocados entre os funcionários da ROP e as autoridades provinciais, mas enquanto caráter discursivo o

⁴⁷⁸ BND, *Diário de Pernambuco*, 13 de janeiro de 1851.

⁴⁷⁹ BND, *A Imprensa: Jornal Político e Social*, 11 de janeiro de 1851.

⁴⁸⁰ *Ibidem*.

acidente foi importante para reavivar discussões políticas que se remetiam a tempos anteriores, como pode ser observado pela publicação de outras correspondências criticando a atuação de Milet na ROP.

Alguns meses antes, mais especificamente em outubro de 1850, foram lançadas algumas edições de um pequeno jornal, intitulado *O Formigão: Periódico Político e Moral*. Em um de seus números, o “Formigão” discorreu sobre a conduta de Milet durante os trabalhos realizados na estrada de Vitória de Santo Antão. Em um tom sarcástico e bastante ácido, o pseudônimo chamou o engenheiro de “sapateiro”, desqualificando a ele, bem como o batalhão sob seu comando. De acordo com o articulista, o que Milet fazia de melhor, assim como outros vários bezerros que haviam na província, era mamar nas tetas da Tesouraria Provincial. Rogava, por fim, para que o Diretor da Repartição, Mamede Ferreira, que era, por sua vez, inteligente, probo e digno de respeito, lançasse seu olhar para o “sapateiro Milet” e para os seus “400 cabos de enxada” que ele chamava de trabalhadores, mas que não possuíam qualidade nas artes úteis, nem tampouco podiam ser vistos em sua totalidade nos canteiros de obras da estrada. Conforme o “Formigão”, pelo menos metade desse dito batalhão era invisível na estrada, constando apenas nos mapas da Tesouraria Provincial⁴⁸¹.

Nesse mesmo sentido, entre janeiro e março de 1851 o articulista “W”, responsável por publicar no *Diário Novo* diversas críticas à atuação do engenheiro Louis-Léger Vauthier e demais colegas franceses, como Milet, durante a presidência de Francisco do Rego Barros, voltou a lançar sua opinião sobre a conduta de Milet nos trabalhos realizados pela ROP. Seu primeiro comunicado foi publicado no periódico *A Imprensa*, onde explorou a organização das férias dos trabalhadores das obras públicas. Como dito anteriormente, o termo “feria”, nesse contexto, está relacionado com a contabilização e registro dos trabalhadores engajados em determinados serviços. Dessa forma, para o articulista, havia uma incompatibilidade entre a fiscalidade e o preenchimento desses documentos. Conforme “W”, as férias eram organizadas da maneira que fosse mais conveniente a Milet, seu feitor, ou ambos, haja visto que entre 20 e 30 trabalhadores assinavam seus dias de serviço em alguns pontos, mas em outros possuíam seus nomes registrados “a rogo”. A assinatura “a rogo” era algo relativamente comum no período, haja visto que uma grande parcela da população não era alfabetizada⁴⁸².

O questionamento levantado pelo articulista, era em função da variação na forma de realização desses registros. Em resumo, em determinados dias um trabalhador assinava por

⁴⁸¹ BND, *O Formigão: Periódico Político e Moral*, 7 de outubro de 1850.

⁴⁸² Assinar “a rogo” é autorizar terceiros a registrar seu nome em documentos oficiais, como atas, pontos e outros registros.

conta própria, em outros tinha sua assinatura feita “a rogo”. Essa contradição levantou suspeitas na época sobre possíveis condutas ilícitas, como a obtenção do pagamento de jornadas destinadas a operários “fantasmas”, bem como acerca das omissões do engenheiro Milet e até mesmo do inspetor da Tesouraria, José Pedro. Em tom de ironia, o articulista encerrou sua correspondência cobrando o inspetor para que utilizasse seus saberes matemáticos para investigar essas e outras situações, assim como no passado havia sido contra as irregularidades nas contas e se oposto aos “aventureiros” Jules Boyer e Vauthier⁴⁸³.

Em outro comunicado, “W” afirmou que a ROP havia melhorado significativamente após a publicação do novo regulamento, satisfazendo algumas das exigências dos críticos ao governo *guabiru* e população livre de modo geral. Todavia, a contratação de Milet para o corpo de engenheiros e posteriormente sua nomeação para a chefia da terceira seção da Diretoria de Obras Públicas, havia gerado uma repercussão negativa. Em sua posição, a nomeação de Milet para a chefia dessa seção, que era responsável pela condução das obras da estrada de Vitória, era movida por interesses políticos e econômicos. Posteriormente, o comunicado passou a questionar aspectos técnicos e orçamentários especialmente dos lanços 16º e 17º, que foram executados por administração, assim como outras questões em voga naquele momento, como o engajamento de trabalhadores livres para os serviços da estrada de Vitória, a desapropriação por utilidade pública e a abertura de processos de arrematação em hasta pública⁴⁸⁴.

O engenheiro Milet respondeu algumas dessas críticas pelo *Diário de Pernambuco* de 13 de fevereiro de 1851. Segundo sua correspondência, as calúnias movidas contra ele eram movimentadas por “um certo arrematante” que já era enriquecido às custas da província e especialista na arte de não cumprir contratos, assim como outras pessoas que gostariam que ele se curvasse a seus caprichos durante o planejamento e execução dos serviços na estrada de Vitória de Santo Antão. Para Milet, os comunicados de “W” se pautavam em dados imprecisos e ilações desonestas, difamando-o com base em denúncias infundadas e insinuações indevidas sobre a sua moralidade. Posteriormente, Milet ironizou o que ele chamou de “falso liberalismo” de seus opositores e convidou a população pernambucana a visitar os canteiros de obras e contemplar a qualidade técnica e administrativa, assim como a fiscalidade e o emprego de mais de 400 brasileiros pobres. Segundo Milet, as obras estavam sendo executadas por braços livres com mais rapidez e exatidão do que eram por braços escravizados⁴⁸⁵. Para “W”, parte

⁴⁸³ BND, A Imprensa: Jornal Político e Social, 31 de janeiro de 1851.

⁴⁸⁴ Ibidem, 7, 11 e 18 de fevereiro de 1851; Ibidem, 12 de março de 1851.

⁴⁸⁵ BND, Diário de Pernambuco, 13 de fevereiro de 1851.

considerável desses trabalhadores eram indígenas, assediados por Milet ao longo da execução de serviços na estrada de Vitória⁴⁸⁶. O engenheiro negava essas acusações.

Ao longo desses embates outros temas são abordados por Milet e seus críticos, como a sua metodologia de trabalho e a produção e publicização de seus planos, orçamentos e estudos gráficos, entre outros aspectos que compunham o cotidiano administrativo de uma instituição deste porte, como a mobilização dos trabalhadores dos canteiros de obras, o planejamento e execução de cada um dos 25º lanços analisados, a organização administrativa, os processos de arrematação em hasta pública, as estratégias de conservação viária, o estabelecimento de casas de barreira, as dificuldades técnicas, os desafios metodológicos e naturais e as disputas políticas das décadas de 1840 e 1850, que se relacionaram de alguma forma com a Repartição.

Assim, é possível, mesmo com um simples recorte, perceber uma série de nuances que estão relacionadas ao processo de planejamento, execução, fiscalização e avaliação das obras desenvolvidas entre 1838 e 1857 na estrada de Vitória de Santo Antão. Nesta proposição, iniciar o presente capítulo com as discussões aqui apresentadas, especialmente no que diz respeito à polêmica atuação do engenheiro Henri-Auguste Milet ao longo de muitos anos de contratos com o governo provincial, é uma maneira também de conectar os processos de mudança administrativa, econômica e sociopolítica que ocorreram de maneira simultânea à continuidade dos serviços prestados pelo personagem citado.

O engenheiro, economista, mascate, senhor de engenho ou “sapateiro” Milet conseguiu seu primeiro emprego como engenheiro após a indicação de Vauthier no início da década de 1840, permanecendo sob o comando de Francisco do Rego Barros até 1844. Posteriormente, prestou serviços ao governo *praieiro*, com contrato até outubro de 1849, passou ileso pela Insurreição *Praieira*, foi nomeado membro do corpo de engenheiros por Honório Hermeto Carneiro Leão e alçado à direção da terceira seção da Diretoria de Obras Públicas em 1851, onde executou estudos gráficos, planejamento técnico-orçamentário, monitoramento e fiscalização da estrada de Vitória de Santo Antão. Após 1855, passou a participar de processos licitatórios por meio de sua empresa de construção civil, e se envolveu profundamente durante todos esses anos com vários senhores de engenho, se tornando ele próprio um grande proprietário ao casar em 1859 com Maria da Conceição Cavalcante de Albuquerque, filha de ninguém menos que Francisco do Rego Barros, o Barão da Boa Vista.

Dessa maneira, a atuação de Milet em meio a todos os eventos e embates supracitados, elucida diversos aspectos que perpassam a construção da estrada de Vitória de Santo Antão,

⁴⁸⁶ BND, A Imprensa: Jornal Político e Social, 11 de fevereiro de 1851.

contribuindo significativamente para o levantamento de alguns dos elementos mais relevantes para a compreensão de uma das obras mais importantes desenvolvidas pelo governo provincial ao longo do período imperial: a estrada de Vitória de Santo Antão.

O presente capítulo está dividido em três tópicos. No primeiro (4.1) foi promovida uma discussão sobre o planejamento e execução das obras de construção da estrada de Vitória de Santo Antão entre 1839 e 1849. Nesse mesmo tópico, analisei o engajamento de engenheiros e operários estrangeiros para os serviços administrativos e dos canteiros de obras, o processo de efetivação dos primeiros quinze lanços da estrada, os arrematantes envolvidos nas licitações e os principais desafios relacionados à edificação. Para tanto, escolhi como caminho a análise de legislações provinciais, posturas municipais, diários pessoais, periódicos oitocentistas, relatórios provinciais, documentos administrativos da Repartição de Obras Públicas, entre outros aspectos. Já no segundo (4.2), discorro sobre as mudanças políticas, administrativas e econômicas vivenciadas pela Província de Pernambuco na época da *Conciliação* e seus impactos na administração dos trabalhos na estrada de Vitória, assim como a expansão viária dos lanços 16º ao 25º. É possível perceber que a década de 1850 foi marcada por disputas significativas em torno da ROP e da manutenção do sistema de arrematação. Por fim, no terceiro ponto (4.3) abordei a execução de ações administrativas em prol da manutenção e conservação das estradas provinciais, especialmente no que diz respeito à realização de reparos, processos licitatórios de conservação, desapropriação por utilidade pública, edificação de casas de barreiras, entre outros aspectos.

4.1. Os caminhos da estrada de Vitória de Santo Antão: política, circulação e administração provincial (1838-1848)

A construção de estradas no Brasil oitocentista constitui uma via privilegiada para compreender o processo de institucionalização do Estado imperial, as disputas entre centros e periferias políticas e os modos pelos quais se articulavam os projetos de integração territorial e expansão econômica. A partir das reformas administrativas do período regencial, especialmente após a publicação do Ato Adicional de 1834, estabeleceu-se uma nova dinâmica entre o poder central e as províncias: a descentralização de competências administrativas permitiu que estas últimas passassem a organizar e executar obras públicas por meio de estruturas próprias. Assim, foram criadas em diversas províncias instituições responsáveis pelo planejamento, execução e fiscalização de obras públicas. No entanto, tal descentralização teve de conviver com uma

dependência técnica, financeira e normativa em relação à Corte, criando um cenário ambíguo, no qual autonomia formal e subordinação prática se entrelaçavam constantemente, algo que foi minimizado a partir da criação de regulamentos próprios, como na experiência de Pernambuco.

Diversas províncias passaram a priorizar obras viárias como forma de garantir o escoamento da produção agrícola, consolidar núcleos comerciais e exercer maior controle político sobre regiões interioranas. A circulação de mercadorias, pessoas e informações era, afinal, condição indispensável para a consolidação de um projeto nacional em um território vasto e profundamente desigual. Nesse sentido, a construção de estradas provinciais revelou-se mais do que uma demanda econômica: tornou-se um importante instrumento político-administrativo e um espaço em constante disputa.

Na Província de Pernambuco, os reflexos das mudanças na gestão pública urbana puderam ser observados de maneira antecipada. A criação da ROP em 1835, sob a presidência de Francisco do Rego Barros, inseriu a província em um esforço deliberado de *modernização* administrativa e técnica. Assim, a atuação da ROP ao longo das décadas de 1830 e 1840 foi marcada pela incorporação de operários e engenheiros estrangeiros, como o francês Louis-Léger Vauthier, pela execução de obras de infraestrutura urbana e pela abertura de estradas em direção ao interior da província.

É nesse contexto que se insere a construção ou *modernização* infraestrutural da estrada de Vitória de Santo Antão, cujo início remonta ao ano de 1838. Ao ligar o Recife – centro administrativo, político e portuário – à importante vila interiorana de Vitória, a estrada assumia um duplo papel: de um lado, respondia à necessidade urgente de facilitar o escoamento da produção agrícola, sobretudo do açúcar; de outro, materializava o esforço da administração provincial em projetar sua autoridade para além dos limites da capital, articulando, por meio da engenharia, o espaço político da província.

A construção da estrada de Vitória evidencia não apenas os dilemas técnicos e financeiros do período, mas também sua importância estratégica. No relatório provincial de 1850, o presidente da província afirmava que, entre todas as obras públicas, as estradas representavam a principal necessidade local. Justificava-se, segundo ele, pela ineficiência do transporte por tropas de animais, cujo custo elevado decorria da necessidade de empregar grande número de homens e bestas de carga. Recomendava-se, portanto, investir no prolongamento das vias já iniciadas até os engenhos mais ativos da província, facilitando o escoamento da produção para os portos⁴⁸⁷.

⁴⁸⁷ BND, Diário de Pernambuco, 8 de abril de 1850.

Conforme Peter Eisenberg observou, o crescimento dos engenhos entre 1850 e 1880, acompanhado por transformações tecnológicas e comunicacionais, gerou uma intensificação da circulação terrestre, sobretudo em áreas onde a navegação fluvial era inviável. Mesmo com os limites técnicos das estradas então construídas, sua existência era fundamental para garantir a movimentação mínima de mercadorias e insumos⁴⁸⁸. Ainda que não eliminassem os entraves logísticos, as rodovias possibilitavam – e, em certos casos, estimulavam – o crescimento regional.

Dessa forma, a estrada de Vitória de Santo Antão representa um objeto de análise particularmente interessante. Ao contrário de obras de grande visibilidade nacional, como as ferrovias D. Pedro II, Mauá e *Recife and San Francisco*, a estrada pernambucana não atraiu olhares imediatos da historiografia. No entanto, seu estudo permite compreender diversos mecanismos de funcionamento da administração provincial, a dinâmica entre engenharia e política, a organização e fiscalização dos canteiros de obras, os conflitos locais em torno da execução dos trabalhos e, sobretudo, o modo como os melhoramentos infraestruturais se tornavam instrumentos de poder.

Trata-se, portanto, de um exemplo paradigmático daquilo que as estradas provinciais representaram para o Brasil do século XIX: não apenas caminhos físicos, mas também vias institucionais, políticas e simbólicas, por onde se construíam as conexões entre Estado e território, entre técnica e política, entre centro e interior. É nesse cruzamento de caminhos, literal e figurado, que a estrada de Vitória adquire relevância historiográfica, projetando-se como um caso singular e pertinente para a compreensão da atuação da ROP ao longo do período de 1835 a 1857.

4.1.1. Da vila à cidade: planejamento viário, desenvolvimento econômico e o papel da Repartição de Obras Públicas

Como previamente discutido, foi durante o governo conservador que a ROP foi criada, institucionalizada e incorporada no seio da administração provincial. Assim, a partir da administração de Francisco do Rego Barros é que a Província de Pernambuco vivenciou um amplo trabalho de construção de estradas mais modernas, substituindo os caminhos e trilhas existentes. Na observação de Silvio Mendes Zancheti, o governo Rego Barros foi diferente das gestões anteriores, pois se preocupou de imediato com os melhoramentos materiais na

⁴⁸⁸ Eisenberg, 1977, p. 71.

província. Para Rego Barros, o desenvolvimento do setor de obras públicas era fundamental para o crescimento econômico provincial⁴⁸⁹.

É bem verdade que Rego Barros possuía seus próprios interesses, assim como ligações próximas com os grandes produtores de cana de açúcar, e era nítido para ele e seus pares que a ineficiência do sistema de comunicação refletia economicamente no custeio e transporte da produção. Todavia, conforme Zancheti também apontou, é uma análise “simplista” afirmar que Rego Barros, ao enfatizar as obras públicas, estava agindo tão somente para beneficiar sua rede sociabilidade e interesses político-econômicos. A formação vivenciada pelo presidente durante seus anos de estudo na França, assim como suas perspectivas de gestão, contribuiu para a idealização e implementação de seu projeto de *modernização* urbana⁴⁹⁰. Em uma de suas anotações referentes ao dia 5 de outubro de 1840, Vauthier descreveu Rego Barros como um homem bom e preocupado com os abusos que atrapalhavam o desenvolvimento de seu país e de sua província. Contudo, o presidente não aparentava ter forças para fazer isso. Na ótica do engenheiro, ou os abusos eram profundamente enraizados ou ele mesmo tinha muito medo deles. Ao final de sua anotação, Vauthier afirmou que durante a reunião com o presidente fez questão de apresentar seu vivo desejo de que sua presença em Pernambuco não refletisse em uma mudança no cargo ocupado por Rego Barros⁴⁹¹.

Nesse sentido, apesar de em muitos momentos aproximar suas práticas aos interesses locais, é possível afirmar que Rego Barros defendia um projeto pautado na moralização pelo trabalho e desenvolvimento infraestrutural de serviços urbanos, na *modernização* administrativa e na criação de espaços e oportunidades para o desenrolar de uma vida culturalmente e socialmente ativa, como pode ser exemplificado pela construção do Teatro de Santa Isabel, promoção de bailes e demais espaços de convivência, ainda que seus aparelhos culturais estivessem voltados para uma pequena e abastada parcela da população.

Em sua primeira mensagem enviada à ALP, o presidente discorreu sobre a resistência dos proprietários de terras em cooperar com um programa de construção de estradas. Para Rego Barros, o patriotismo tão exaltado pelos cidadãos pernambucanos não havia se refletido em contribuições para o melhoramento viário. Diferentemente do Rio de Janeiro e outras Províncias do Império, nenhuma obra pública de Pernambuco era feita por subscrições voluntárias. Endossando suas críticas, Rego Barros ainda afirmou que a relutância dos

⁴⁸⁹ Zancheti, 1989, p. 183.

⁴⁹⁰ *Ibidem*.

⁴⁹¹ Diário de L.-L.V., anotação de 05 de outubro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

proprietários de terras era tamanha que parecia por vezes que haviam se esquecido das vantagens que as estradas trariam ao país e para a economia e produção de suas próprias propriedades. Segundo o presidente, muitos proprietários atrapalharam as iniciativas de abertura das estradas, atrasando o início dos trabalhos, já outros apelavam para a justiça pedindo indenizações exorbitantes⁴⁹².

Segundo Zancheti, após diversas negociações e uma complexa articulação política, especialmente com grandes investidores ligados aos *guabirus*, Rego Barros iniciou o seu programa de ação, tendo como principais diretrizes a criação de uma rede de estradas que ligasse a zona canavieira ao porto da cidade do Recife, a realização de melhorias no porto, a criação de redes de serviços públicos urbanos, o alinhamento de ruas e edifícios e a construção de equipamentos culturais e edificações modernas para o erário público⁴⁹³. Na observação de Rego Barros, era preciso adotar um ponto de vista justo e racional diante dos melhoramentos nos meios de comunicação, pois eles poderiam oferecer um impulso ao rendimento, além de libertar os braços inutilmente empregados no serviço dos transportes, que ficariam livres para se darem os trabalhos da agricultura e manufaturas⁴⁹⁴.

Para alcançar esse objetivo, no entanto, o presidente precisou criar condições materiais e humanas ao estabelecer a realização de diagnósticos das principais necessidades, com base em dados estatísticos, a constituição de um aparato técnico-administrativo para a ROP e, por fim, adquirir recursos financeiros para pôr seu projeto em prática. Foi diante dessa realidade que Rego Barros respaldou a sua opção pela contratação de operários e engenheiros estrangeiros para a Repartição, conforme veremos no tópico seguinte.

A historiografia mais tradicional sobre a região de Vitória de Santo Antão nos conta sobre a chegada de Antônio Diogo de Braga, ainda no ano de 1626. Esse português era natural da Ilha de Santo Antão, arquipélago de Cabo Verde, e ao chegar na região onde hoje está localizada a cidade de Vitória, construiu uma capela em homenagem a Santo Antão da Mata, onde formou núcleo de povoamento. Esse núcleo, pouco mais de um século depois, se tornou a freguesia de Santo Antão da Mata, quando tinha por volta de 4.000 habitantes⁴⁹⁵. No dia 28 de maio de 1812, a freguesia recebeu a classificação de Vila. Depois da publicação da lei de nº. 115 de 8 de maio de 1843, sancionada pelo então presidente Rego Barros, a Vila de Vitória foi elevada à categoria

⁴⁹² BND, Diário de Pernambuco, 20 de março de 1838.

⁴⁹³ Zancheti, 1989, pp. 184-185.

⁴⁹⁴ Ibidem, p. 190.

⁴⁹⁵ ARAGÃO, José. *História da Vitória de Santo Antão; da "cidade" de Braga à cidade da Vitória (1626-1843)*. 2ª ed. Recife: FIAM/Centro de Estudos de História Municipal, 1983, p. 32.

de cidade, sendo denominada, desse momento em diante, como Cidade de Vitória⁴⁹⁶. A escolha se deu em homenagem à Batalha das Tabocas, quando um grupo armado sob a liderança de Antônio Dias Cardoso derrotou e expulsou tropas holandesas na região.

A elevação da vila de Santo Antão à categoria de cidade está relacionada a um contexto mais amplo de crescimento demográfico e avanço econômico regional. Entre os fatores que contribuíram para essa valorização, destaca-se o desenvolvimento de melhoramentos materiais, especialmente a construção da estrada de Vitória de Santo Antão, que favoreceu o escoamento da produção agrícola e a circulação de pessoas.

Para além do termo de Vitória, a estrada foi planejada de modo a facilitar o escoamento da produção de outros engenhos, localizados em diferentes trechos de seu trajeto. Nesse sentido, em 3 de março de 1842, foi publicado o discurso de abertura da ALP, no qual o presidente Rego Barros manifestou sua intenção de impulsionar as obras das estradas provinciais, com foco nas de Santo Antão e de Paudalho. Apesar das despesas envolvidas, o presidente acreditava que o investimento seria recompensado pelo estímulo ao comércio e à integração territorial⁴⁹⁷.

A urgência em qualificar a malha viária derivava das limitações impostas pelos antigos caminhos coloniais, que dificultavam o tráfego de pessoas, animais e mercadorias. Tal cenário não se restringia à estrada de Vitória. Como aponta Zancheti, o engenheiro francês Vauthier relatou que, até 1834, não havia estradas propriamente ditas em Pernambuco, e os transportes terrestres se limitavam a trilhas e veredas precárias que conectavam de forma deficiente o litoral e o interior⁴⁹⁸.

Em seu diário pessoal, Vauthier registrou uma visita à estrada de Santo Antão em 4 de outubro de 1840, quando acompanhava com outros funcionários da ROP a construção dos primeiros lanços e avaliava possíveis intervenções, ramificações e a conservação da via. Após atravessar os casebres da população dos Afogados, deparou-se com o traçado da estrada, que descreveu como uma trilha larga aberta na mata, com solo de areia fina onde os cavalos afundavam cerca de 20 cm. Em períodos chuvosos, as características do solo favoreciam a criação de lamaçais, que em muito prejudicavam o transporte por tração animal. De ambos os lados, a vegetação era rasteira e desordenada, com aspecto de abandono⁴⁹⁹.

A paisagem, no entanto, transformava-se à medida que se avançava. Aproximadamente uma légua depois da cidade, Vauthier observou plantações de inhame e capim para cavalos,

⁴⁹⁶ APEJE, Col. Leis Provinciais de Pernambuco, n. 115, de 8 de maio de 1843.

⁴⁹⁷ BND, Diário de Pernambuco, 3 de março de 1842.

⁴⁹⁸ Zancheti, 1989, p. 190.

⁴⁹⁹ Diário de L.-L.V., anotação de 04 de outubro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

seguidas de casas dispostas à beira da estrada. Apesar da precariedade, essas moradias aparentavam mais asseio que as residências caiadas à beira-mar, provavelmente por estarem menos expostas à maresia. Continuando seu percurso, encontrou inúmeras casas de pau-a-pique, algumas com enchimento de barro, cobertas por capim ou folhas de coqueiro. A população local lhe pareceu, em suas palavras, "tão indolente quanto as pessoas da cidade, igualmente vadia"⁵⁰⁰.

No retorno, ao subir o rio Capibaribe e atravessar a ponte da Madalena, Vauthier encontrou um cenário contrastante: uma região de sítios bem estruturados, com casas decoradas, hortas, pomares, árvores frondosas e uma vista privilegiada do rio. Tal contraste evidencia as desigualdades socioespaciais e o impacto que a implantação da estrada poderia exercer na configuração do território e no acesso aos bens materiais⁵⁰¹.

De acordo com Vauthier, o cenário de precariedade viária em Pernambuco começou a mudar com a atuação do major Bloem, responsável pelas primeiras obras nas estradas de Paudalho e Madalena/Caxangá. No entanto, foi apenas com a efetiva presença do próprio Vauthier que as estradas provinciais passaram a tomar forma concreta. Segundo o engenheiro, nos três primeiros anos de seu contrato, foram completadas 4.400 braças na estrada de Paudalho, 10.000 braças na estrada do Sul e 8.000 braças na estrada de Vitória de Santo Antão⁵⁰². Considerando que cada braça correspondia a aproximadamente 2,2 metros, a ROP havia executado cerca de 49,28 km de obras até 1843, dos quais 17,6 km diziam respeito à estrada de Vitória.

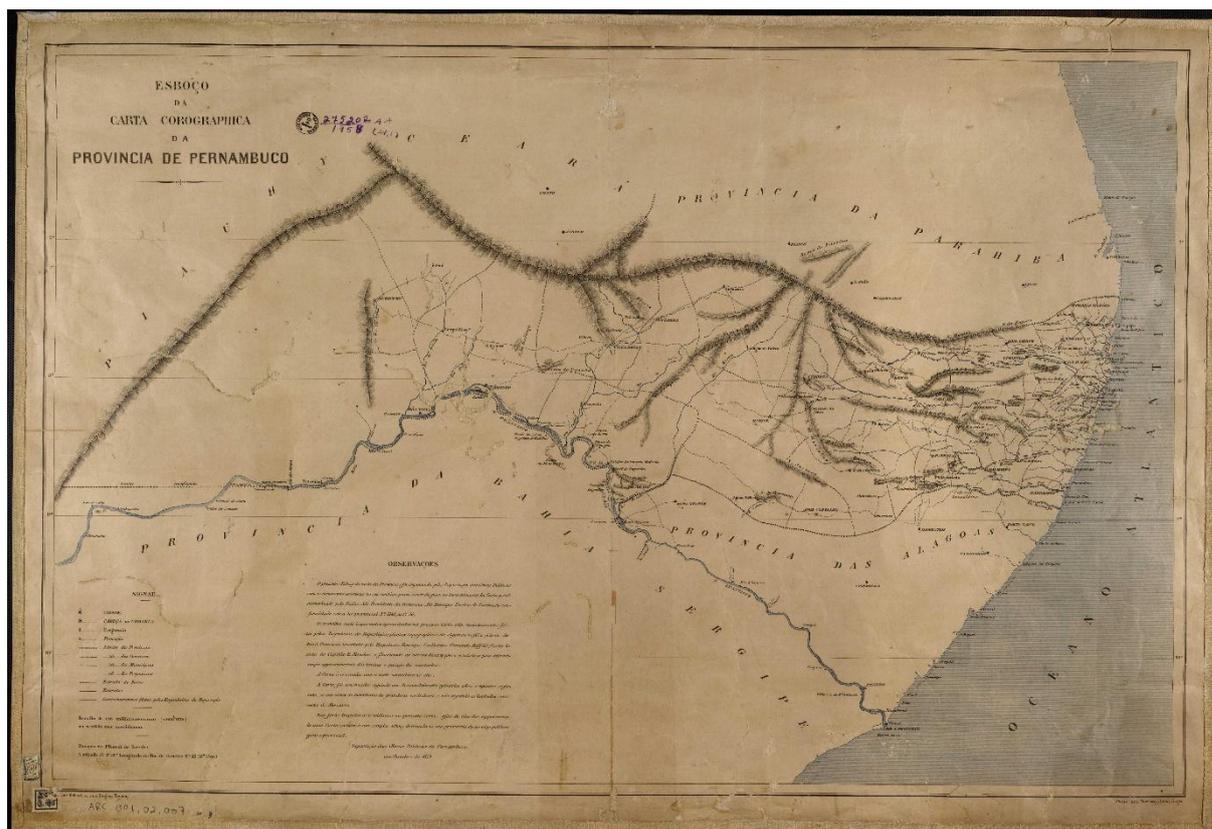
A importância dessa infraestrutura pode ser visualizada a partir da análise da Carta Cartográfica da Província de Pernambuco (1874), elaborada com base em mapas, estudos topográficos e registros acumulados desde as décadas de 1860 e 1870. Ainda que publicada oficialmente apenas na década de 1880, seus esboços retratam a configuração espacial do território no momento em que a malha viária alcançava áreas do Agreste e do Sertão.

⁵⁰⁰ Diário de L.-L.V., anotação de 04 de outubro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

⁵⁰¹ Diário de L.-L.V., anotação de 04 de outubro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

⁵⁰² Zancheti, 1989, p. 190.

Figura 4 Esboço da Carta Cartográfica da Província de Pernambuco (1874)⁵⁰³



A visualização integral da Carta permite compreender a distribuição territorial das principais vias da província, bem como sua articulação com os núcleos urbanos, zonas rurais e cursos d'água. No entanto, para uma análise mais detalhada da estrada de Vitória de Santo

⁵⁰³ BND, Esboço da Carta Cartográfica da Província de Pernambuco, 1874. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=26503, acessado em 25 de maio de 2025.

Antão e sua inserção no sistema viário da época, destaca-se a seguir um recorte da mesma carta, com ênfase na região central da província e nas principais conexões com o interior.

Figura 5 Esboço da Carta Cartográfica da Província de Pernambuco (1874), com adaptações⁵⁰⁴



A estrada de Vitória de Santo Antão, conforme representada no documento, tinha início na região portuária do Recife, onde bifurcava-se: um ramal seguia para o litoral Sul, e o outro atravessava Afogados, Areias, Tejipió, Curado, Jaboatão, Moreno e Bonança, até alcançar o termo de Vitória. Ao longo do trajeto, a via conectava diversos engenhos de expressão regional, como São Mateus, Tejipió, Camaragibe, Gameleira, Moreno, São João Novo, Bento Velho, Bulhões e Tapera⁵⁰⁵. Estes estabelecimentos, majoritariamente vinculados a grandes proprietários da zona canavieira, foram diretamente beneficiados pelo acesso facilitado ao porto do Recife, dinamizando o escoamento de açúcar, aguardente e demais produtos agrícolas. O mapa também indica que a estrada cruzava cursos d'água relevantes, como os rios Jaboatão e Tapacurá, exigindo obras de engenharia, como pontes e passagens em cantaria.

⁵⁰⁴ BND, Carta Cartográfica da Província de Pernambuco, 1874. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=26503, acessado em 25 de maio de 2025. Essa imagem mais aproximada foi gerada a partir de um recorte Carta Cartográfica de 1874 e aplicação de uma ferramenta digital de otimização gráfica, disponível no site <https://www.iloveimg.com/pt> – acessado em 07 de julho de 2025.

⁵⁰⁵ APEJE, Série OP, Códice 31, fl. 166-169; BND, Diário de Pernambuco, 2 de março e 5 de abril de 1843; *Ibidem*, 13 de fevereiro de 1851.

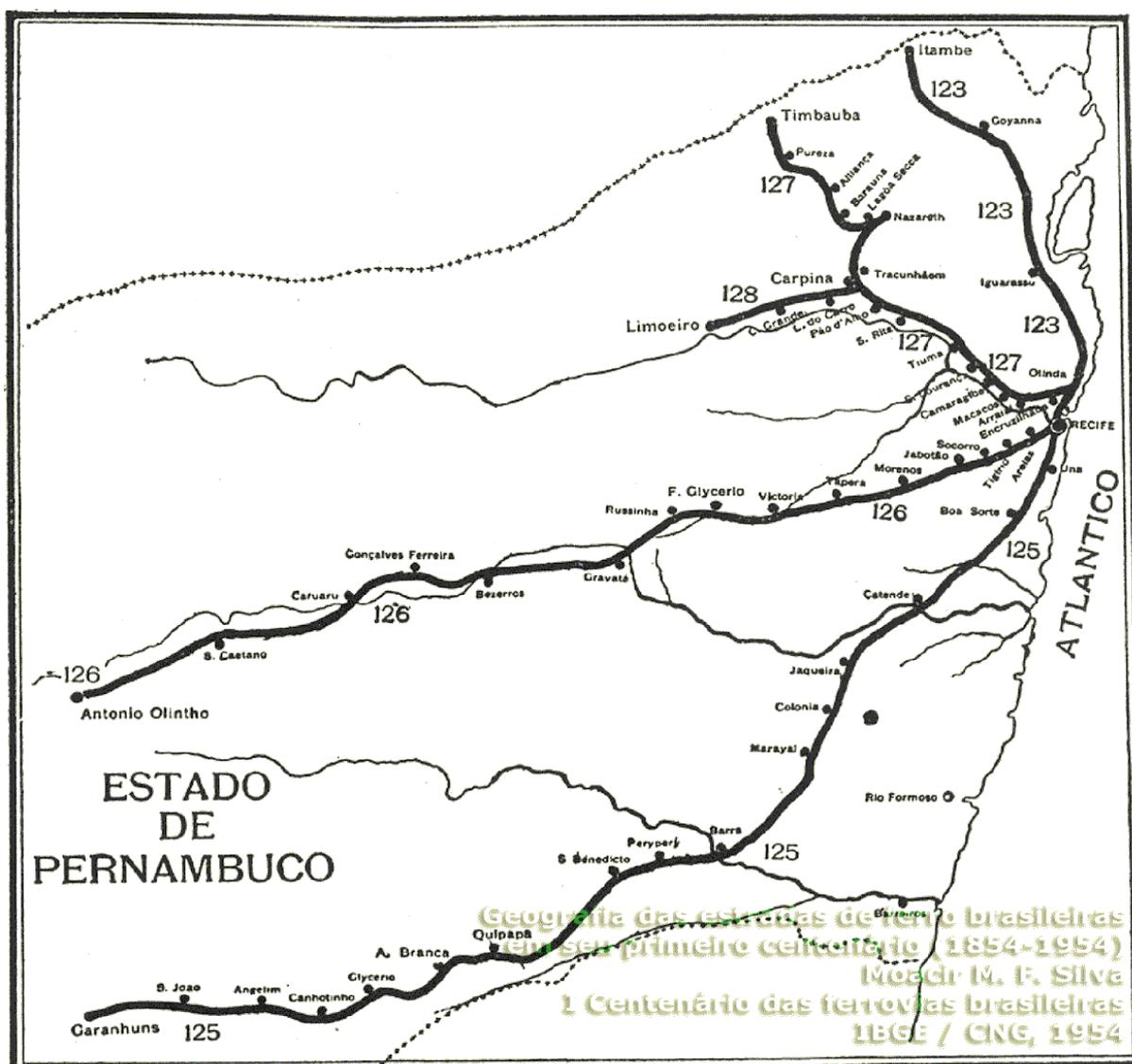
Um número significativo de proprietários, com influência política e econômica na província, foi diretamente beneficiado pelo maior acesso ao mercado do Recife. Muitos desses engenhos, assim como outros estabelecimentos da zona canavieira, haviam sido edificados ainda no período colonial e pertenciam a famílias tradicionais da aristocracia rural pernambucana. Essas famílias mantinham, com frequência, relações estreitas com a ROP, seja por meio de requerimentos para a abertura de ramais, de reclamações sobre a conduta das obras e possíveis abusos ao longo da construção viária, ou por meio da participação em contratos de empreitada.

Posteriormente, os estudos técnicos, os planos viários e as experiências acumuladas durante a construção e conservação da estrada serviram de base para a implantação da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. Iniciada em 1881, a ferrovia teve seu primeiro trecho – entre Recife e Jaboatão – inaugurado em 25 de março de 1885, com 16,426 km de extensão. A linha prosseguiu até a estação Tapera, no quilômetro 38º, porém enfrentou dificuldades para avançar devido à Serra das Russas, o que retardou a inauguração da estação Russinha para 1887. O objetivo de conectar Recife a Caruaru foi alcançado em 1896, após a construção de 176 km de trilhos⁵⁰⁶. Posteriormente, os trabalhos foram paralisados até o arrendamento da ferrovia pela Companhia Great Western of Brasil, que ampliou o processo de interiorização da linha férrea. Ao longo do século XX, no entanto, a ferrovia – assim como as demais estradas de ferro brasileiras – foi progressivamente abandonada e, em geral, substituída pela malha rodoviária.

A correspondência espacial entre o antigo traçado da estrada de Vitória de Santo Antão e o percurso da Estrada de Ferro Central de Pernambuco torna-se ainda mais evidente quando analisamos os mapas ferroviários produzidos no final do século XIX. A figura abaixo apresenta a malha ferroviária de Pernambuco em 1898, permitindo uma comparação visual entre os trilhos implantados e os caminhos anteriormente estruturados pela ROP. Esse cruzamento cartográfico sinaliza como a ferrovia reutilizou, em grande parte, o eixo viário já consolidado, especialmente no trecho entre o Recife e o município de Vitória de Santo Antão.

⁵⁰⁶ IBGE. O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias. Tomo III: Indústria de Transportes, Indústria Fabril IBGE/CNI, Rio de Janeiro, 1986. Ferrovias brasileiras até 1907: condições técnicas e custo Estrada de Ferro Central de Pernambuco.

Figura 6 Como eram as linhas férreas de Pernambuco em 1898⁵⁰⁷



Durante décadas, a linha férrea e os antigos caminhos rodoviários coexistiram lado a lado, configurando uma duplicidade de fluxos que expressava a *modernização* ferroviária, mas também a persistência da circulação tradicional pelas estradas de rodagem, devido a aspectos socioeconômicos e territoriais. Conforme Télió Cravo, realidade semelhante ocorreu em Minas Gerais, pois, mesmo após a expansão ferroviária na década de 1860, a infraestrutura viária manteve-se relevante⁵⁰⁸. As estradas, como a de Vitória de Santo Antão, mantiveram sua função local e regional, mesmo diante da presença do trem, que operava, sobretudo, como vetor de escoamento da produção agrícola.

⁵⁰⁷ IBGE, Geografia das estradas de terras brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954), 1954.

⁵⁰⁸ Cravo, 2018, p. 76.

Com o declínio progressivo do modal ferroviário no século XX, o mesmo eixo viário foi reutilizado na construção da rodovia federal BR-232, consolidando-se como a principal via de articulação entre a capital e o Agreste do estado. Essa trajetória sugere linhas de descontinuidades e continuidades espaciais, reafirmando a importância histórica e geográfica do antigo caminho da estrada de Vitória.

4.1.2. As sanguessugas estrangeiras da repartição: os canteiros de obras da estrada de Vitória de Santo Antão

Desde o início do século XIX, as autoridades provinciais de Pernambuco buscavam contratar técnicos estrangeiros para suprir a carência de mão de obra especializada, mas apenas em 1838 essa estratégia se concretizou com maior êxito. O presidente Rego Barros enviou à Europa o médico e político Luiz de Carvalho Paes de Andrade com a missão de contratar artífices estrangeiros. Como destaca Guilherme Auler, após longas tratativas por cidades como Genebra, Paris e Hamburgo, Paes de Andrade firmou contrato com uma companhia de operários por meio da firma portuguesa *Santos e Monteiro*⁵⁰⁹.

A crise do sistema corporativo na Alemanha, como observa Marcelo Mac Cord, contribuiu para a viabilização do engajamento: diante da proletarização crescente, muitos artífices estavam endividados e foram atraídos pelos adiantamentos oferecidos pelo emissário pernambucano. Alguns já haviam estado no Império brasileiro, falavam português e foram fundamentais para facilitar o diálogo entre a companhia estrangeira e os representantes provinciais, além de atuar como intérpretes nos canteiros⁵¹⁰.

Esses operários embarcaram em Hamburgo no navio *Creole*, no início de junho de 1839, conjuntamente com seus familiares, totalizando 195 pessoas. A chegada ao Recife marcou o início da atuação da companhia nos projetos de melhoramentos urbanos e, particularmente, nas obras da Estrada de Vitória de Santo Antão, sob a chefia do engenheiro alemão Augusto Kersting. Além da execução técnica, os artífices também deviam cumprir cláusulas contratuais que previam a formação de aprendizes locais nos canteiros e oficinas.

O engajamento dos artífices alemães para as obras públicas em Pernambuco, especialmente na Estrada de Vitória de Santo Antão, foi formalizado por meio de contratos firmados ainda na Europa. Esses acordos estabeleciam um vínculo de até cinco anos e delimitavam responsabilidades tanto do governo provincial quanto dos trabalhadores. Contudo,

⁵⁰⁹ Auler, 1959, pp. 11-13.

⁵¹⁰ Mac Cord, 2020, pp. 06-09.

o que se prometia nos papéis contrastou, em muitos casos, com a dura realidade que os operários encontraram no Brasil⁵¹¹.

Entre as cláusulas, destacavam-se aquelas que tratavam da remuneração, da jornada de trabalho, da assistência médica e da concessão de ferramentas e vestuário. O governo comprometia-se a pagar salários em moeda nacional, garantir alojamento e prover socorro em caso de enfermidade, embora houvesse previsão de desconto nos vencimentos durante o período de internação. A jornada era extensa, com dez horas diárias mínimas, e as folgas restritas a domingos e dias festivos⁵¹².

Havia ainda dispositivos voltados ao controle disciplinar e à formação de mão de obra local. Cada mestre estrangeiro deveria instruir aprendizes brasileiros, como parte de um esforço institucional para transferir técnicas artesanais ao operariado nacional. No entanto, apesar da publicidade oficial e dos incentivos oferecidos – como alimentação, vestuário e até isenção do serviço militar – o número de aprendizes se manteve reduzido, possivelmente em razão do esgotamento progressivo da própria Companhia e das tensões vividas no cotidiano dos canteiros⁵¹³.

Como observa Marcelo Mac Cord, desde o recrutamento na Alemanha houve omissões sobre as verdadeiras funções a serem exercidas, o que gerou frustração e deserções ainda nos primeiros anos de contrato. A previsão de sanções em caso de descumprimento também refletia a rigidez do modelo: o contrato remetia à Lei de Locação de Serviço de 1830, que permitia inclusive a prisão e o trabalho forçado dos trabalhadores inadimplentes⁵¹⁴. Pouco se sabe sobre o uso efetivo desses dispositivos legais, mas é possível afirmar que havia um grande desequilíbrio entre a posição do governo e a dos operários estrangeiros diante da autoridade local.

Apesar das restrições, alguns oficiais mais qualificados conseguiram flexibilizar certas cláusulas, atuando eventualmente em obras particulares. Os mestres André Wilmer e André Zacher, por exemplo, prestaram diversos serviços na Província. Wilmer realizou trabalhos para a Companhia do Beberibe em 1843, arrematou serviços de carpina na Ponte do Bujari em 1846 e dirigiu obras importantes para o melhoramento do Porto. Já André Zacher, responsável pela execução de obras no Teatro de Santa Isabel, tinha fama de “abraçar o mundo com as pernas” e oferecia diversos serviços na Província, cobrando valores abaixo da média para angariar mais

⁵¹¹ Contrato de Engajamento. Códice D-2, Documento 125, fl. 01-03, APEJE, Recife, Setor de Documentos Manuscritos, Série Diversos II. In Auler, 1959, pp. 16-22.

⁵¹² *Ibidem*.

⁵¹³ *Ibidem*.

⁵¹⁴ Mac Cord, 2012, p. 64.

serviços, o que incomodava artífices nacionais, como pode ser observado em comunicados publicados na imprensa⁵¹⁵.

Casos como os dos mestres André Wilmer e André Zacher, demonstram que, a despeito da tentativa de controle estatal, o contrato limitou, mas não impediu completamente a inserção mais autônoma no mercado local. Ainda assim, enquanto pacto jurídico e político, os contratos da Companhia revelam as contradições da política de imigração técnica promovida por Pernambuco: ao mesmo tempo em que buscavam disciplinar a mão de obra, expunham a fragilidade da mediação entre promessas de *modernização* e a precariedade dos meios disponíveis⁵¹⁶.

A Companhia de Operários Alemães teve o seu comando inicialmente exercido pelo engenheiro Augusto Kersting, responsável por receber, cuidar do alojamento, facilitar a comunicação com as autoridades provinciais e contribuir para a distribuição dos operários diante das demandas provinciais. No entanto, o relatório provincial de 1839 sinaliza que a Estrada de Vitória de Santo Antão estava sem um engenheiro responsável desde março, quando o Inspetor Firmino de Moraes Âncora saiu da direção dos trabalhos na estrada, devido a quantidade de obras encarregadas pelo governo geral ou provincial⁵¹⁷. Dessa maneira, o engenheiro Kersting foi nomeado para a direção dos trabalhos na estrada de Vitória, a dirigindo até o seu falecimento em meados de 1842.

Assim, Kersting foi responsável pela realização de estudos topográficos, planejamentos técnicos-orçamentários e fiscalização dos trabalhadores e arrematantes. Por meio da análise dos relatórios e ofícios da ROP, é possível entender a dinâmica de trabalho dos engenheiros da instituição. O engenheiro Kersting negociava acordos para a desapropriação por utilidade pública de terrenos, lavouras, casas e sítios existentes no trajeto, mediante o pagamento de indenizações⁵¹⁸, remetia orçamentos e as condições para a realização de processos licitatórios de outros lanços da estrada⁵¹⁹, aplicava e intermediava o pagamento de multas previstas nos contratos de arrematação⁵²⁰, autorizava o pagamento de valores junto a Tesouraria Provincial por meio da emissão de certificados parciais e finais da entrega dos serviços⁵²¹, entre outras atividades.

⁵¹⁵ BND, Diário de Pernambuco, 13 de abril de 1843; BND, O Diário Novo, 9 de março de 1846 e 24 de setembro de 1844; BND, *A União: Virtus unita crescit*, 26 de junho e 14 de julho de 1849.

⁵¹⁶ BND, Diário de Pernambuco, 13 de abril de 1843.

⁵¹⁷ *Ibidem*, 11 de março de 1839.

⁵¹⁸ APEJE, Série OP, Códice 04, fl. 86-87, 96, 101-102, 117/117v-120/120v e 138.

⁵¹⁹ *Ibidem*, fl. 248-249v.

⁵²⁰ *Ibidem*, fl. 119, 139.

⁵²¹ *Ibidem*, Códice 05, fl. 207-209.

Segundo Guilherme Auler, a ROP havia distribuído os operários da Companhia para atuar em diversas obras provinciais, como a Ponte da Boa Vista, que recebeu 12 piconeiros, o Cais do Palácio, que contou com 14 piconeiros, e outras edificações e serviços, como oficinas. No que diz respeito a estrada de Vitória, foram cedidos a priori um total de 23 operários, sendo 3 carpiteiros e 20 piconeiros⁵²². A nível de comparação, a estrada só recebeu menos operários do que o Quartel da Companhia, que necessitava de reformas para comportar os trabalhadores. Posteriormente, esses trabalhadores seriam redistribuídos para dar conta de outros serviços, se juntando aos operários cedidos a arrematantes ou que labutavam, dentre outras obras, na estrada de Vitória. Ofícios da ROP sinalizam, por exemplo, que as obras do 7º e 8º lanços foram realizadas pelos operários alemães⁵²³.

Desde a chegada dos artífices, Kersting precisou lidar com dificuldades estruturais no alojamento e na organização das oficinas. A falta de espaços adequados para o armazenamento de ferramentas, para enfermaria, prisão e administração gerou desordens e comprometeu a rotina dos trabalhadores. Para mitigar esses problemas, o engenheiro propôs a construção de um sobrado com aposentos destinados à gestão da Companhia e oficinas, além da separação física dos espaços para diferentes funções, em um esforço de hierarquização e organização.

Apesar dessas medidas, a situação sanitária dos operários rapidamente se deteriorou. Em poucas semanas, 13 artífices adoeceram gravemente com desinterias e outras enfermidades, levando Kersting a solicitar a transferência dos doentes para o Grande Hospital e a contratação do médico alemão Carlos Classen. Contudo, as enfermidades e mortes não cessaram, registrando-se óbitos precoces que impactaram o contingente⁵²⁴.

Em outubro de 1839, o comando passou para o Capitão João Pedro, cuja experiência militar não foi suficiente para conter a crescente instabilidade no grupo. Sob sua liderança, o número de trabalhadores caiu significativamente devido a falecimentos, deserções e transferências para o exército⁵²⁵. A constante atuação de aliciadores externos, somada ao atrativo dos soldos militares, que eram superiores aos salários pagos pela Companhia, aprofundou a evasão dos artífices. O contingente diminuiu de 187 para cerca de 100 em poucos meses, reflexo claro das condições adversas e da fragilidade da experiência desses trabalhadores no Brasil⁵²⁶.

⁵²² Auler, 1959, p. 43.

⁵²³ APEJE, Série OP, Códice 04, fl. 120/120v.

⁵²⁴ Auler, Op. cit., pp. 44-45.

⁵²⁵ Ibidem, pp. 69-74.

⁵²⁶ Durante o comando do Capitão João Pedro, o contingente de operários diminuiu de 187 para 141 em novembro de 1839, de 141 para 100 em fevereiro de 1840. De acordo com Auler (Op. cit., pp. 58-74), 16 faleceram, 23

As dificuldades não se restringiam à saúde e à segurança, mas também alcançavam as condições contratuais e salariais. Os artífices recebiam remuneração inferior àquela praticada no mercado local, em especial os piconeiros, que formavam a maioria do grupo. Tal cenário revela uma precariedade estrutural das liberdades laborais, em que o trabalho livre coexistia com mecanismos de coerção e controle rígidos, como previsto no contrato e na legislação da época. Embora os imigrantes contassem com cláusulas formais de proteção, sua aplicação efetiva era limitada, reforçando a sensação de vulnerabilidade desses trabalhadores.

Paralelamente, o projeto do governo provincial previa a formação de aprendizes brasileiros dentro da Companhia, buscando não apenas a execução das obras, mas também a difusão de técnicas e a construção de um corpo de trabalhadores livres capacitados. No entanto, a adesão ao programa de aprendizagem foi modesta, e o contingente de artífices aptos ao ensino diminuiu drasticamente com o tempo. Essa conjuntura sugere um “fracasso” relativo da empreitada, resultado tanto das condições adversas vivenciadas pelos trabalhadores quanto das dificuldades institucionais e sociais para consolidar esse modelo de formação.

O fracasso da Companhia de Operários Alemães influenciou decisivamente a opção governamental pelo sistema de arrematação em hasta pública, motivada pela dificuldade de engajar trabalhadores livres com qualificação técnica durante a década de 1840, além do aumento considerável dos gastos provinciais. Dessa maneira, a retomada do uso da mão de obra livre nos lanços 16º, 17º e 25º só foi possível devido a uma conjuntura que se modificou ao longo da década de 1850, por meio de um esforço administrativo voltado à centralização das ações. Essa escolha pela execução direta pela ROP e pelo trabalho livre, contudo, suscitou críticas, denúncias e disputas políticas por parte dos arrematantes que dependiam economicamente desses contratos.

Essa tensão em torno da adoção do trabalho livre nas obras públicas não se restringia ao âmbito administrativo. Refletia, na verdade, um debate mais amplo que atravessava a sociedade imperial, especialmente nas décadas de 1830 e 1840, quando se intensificaram as discussões sobre a conveniência e a produtividade do trabalho livre em comparação ao trabalho escravizado, particularmente nos meios ligados à administração, à imprensa e às reformas urbanas. A publicação do artigo “Do trabalho do homem livre” no *Diário Novo*, em 1845, é exemplar nesse sentido. Ali, sob o manto de um discurso racional-econômico, argumentava-se

desertaram e 58 operários solicitaram a troca do serviço das obras públicas pelo Exército. Posteriormente, no relatório intitulado “Destino dos subordinados de 8 de outubro de 1839 a 23 de fevereiro de 1843, João Pedro descreveu que 77 artífices se alistaram no Exército, 33 fixaram residência em Pernambuco, 32 desertaram, 17 retornaram para a Europa e outros 16 faleceram (Auler, 1959, p. 45).

que o escravizado, alheio ao “amor do ganho”, operava sem zelo ou eficiência, movido por uma rotina mecânica e pelo medo da punição, o que resultava em baixa produtividade e atraso técnico⁵²⁷.

Tais ideias não estavam isoladas. Elas circulavam em um momento em que o fim do tráfico atlântico se tornava iminente e a reorganização da força de trabalho passava a ser pauta constante nas discussões sobre *progresso e modernização*. Ainda assim, como pontua Bruno Câmara, a defesa do trabalho livre esbarrava em preconceitos estruturais contra os nacionais livres e libertos, considerados “vadios”, indisciplinados e pouco confiáveis para tarefas especializadas⁵²⁸. Nessa perspectiva, parte das elites passou a defender a importação de artífices europeus, como evidencia o caso da Companhia de Operários Alemães, engajada com o objetivo declarado de “moralizar” e “civilizar” a força de trabalho local.

No entanto, longe de qualquer substituição real do trabalho escravizado, o que se consolidou foi uma convivência mútua, sob condições jurídicas distintas, mas semelhantes em termos de precariedade⁵²⁹. Os canteiros de obras da província, especialmente na capital e nas principais vias de comunicação, continuaram a ser abastecidos majoritariamente por escravizados, sejam próprios ou alugados, enquanto os trabalhadores livres ocupavam um papel secundário, frequentemente instável. A indisponibilidade financeira dos cofres públicos era um fator relevante para a redução do número de oportunidades para os trabalhadores livres. Assim, mesmo os engenheiros, como Vauthier, incentivando a qualificação e contratação de trabalhadores livres, inclusive oferecendo isenções no recrutamento como estratégia de atração, atuavam em um sistema que favorecia principalmente os arrematantes, que eram compostos em maioria por proprietários de escravizados.

As cláusulas contratuais dos empreiteiros, embora detalhadas quanto à fiscalização técnica, qualidade dos materiais e prazos, permaneciam omissas quanto à forma de arregimentação da mão de obra, excetuando-se os mestres de ofício. Esse silêncio normativo, aliado à lógica da competição pelo “que por menos fizer”, consolidava a vantagem do trabalho escravizado: os arrematantes reduziam custos empregando seus próprios cativos ou alugando-os por diárias, assegurando maior margem de lucro. Assim, formava-se uma engrenagem onde interesses privados e mecanismos administrativos públicos se articulavam para manter a centralidade da escravidão nas obras públicas, travando qualquer perspectiva de ampliação estruturada do trabalho assalariado.

⁵²⁷ BND, O Diário Novo, 8 de novembro de 1845.

⁵²⁸ Câmara, 2005, p. 35.

⁵²⁹ Lamounier, 2012, p. 167.

Mesmo as obras executadas por administração direta, onde havia uma predileção pelo engajamento de trabalhadores livres, representavam uma fração minoritária dos empreendimentos provinciais. Nesses casos, as tentativas de contratação direta por diárias, os anúncios em jornais e os incentivos como isenção de recrutamento revelam tanto o esforço institucional quanto seus limites⁵³⁰. As experiências de várias obras que foram iniciadas por administração direta e depois cedidas a processos de licitação indicam que, embora houvesse a intenção declarada de “moralizar” o trabalho urbano, ela enfrentava obstáculos de natureza estrutura, como a escassez relativa de trabalhadores livres disponíveis e a resistência dos arrematantes e de seus grupos de interesse.

O entrelaçamento entre política, economia e trabalho também se revela na mudança do perfil dos empreiteiros após 1842, quando o governo provincial passou a privilegiar grandes investidores e financistas. Como argumenta Izabel Marson, essa estratégia estreitou ainda mais as possibilidades de inserção da mão de obra livre nacional, pois tais empreiteiros priorizavam o lucro rápido, mesmo que às custas de obras mal executadas e de relações de trabalho ainda mais exploratórias⁵³¹.

Além disso, é fundamental, como destacam Marcus Carvalho e Maria Lúcia Lamounier, romper com a ideia de que a escravidão seria incompatível com a *modernização urbana*⁵³². No contexto de Pernambuco oitocentista, o trabalho escravizado não apenas coexistiu com as reformas de infraestrutura, como foi elemento constitutivo de sua realização. A predominância de cativos nas obras públicas evidencia os limites de uma política trabalhista que, embora verbalmente comprometida com o *progresso*, mantinha-se prisioneira das estruturas senhoriais.

Como aponta Marcus Carvalho, a economia açucareira e a ordem senhorial moldaram as instituições administrativas da província, condicionando as reformas a um pacto conservador que preservava os pilares da escravidão. Mesmo as iniciativas inspiradas em modelos liberais, como a criação de repartições técnicas e o estímulo à contratação de nacionais livres, revelavam pouca disposição prática de romper com os arranjos escravistas⁵³³.

Esses limites estruturais do trabalho livre e o predomínio das formas tradicionais de mando também se manifestaram objetivamente nas obras de infraestrutura realizadas na Província. A construção da Estrada de Vitória de Santo Antão, especialmente em seus quinze primeiros lanços, evidencia como a execução de reformas viárias esteve relacionada a interesses

⁵³⁰ BND, Diário de Pernambuco, 6 e 14 de novembro de 1840; Ibidem, 2 de março de 1841; Ibidem, 14 de janeiro de 1842; Ibidem, 17 e 21 de fevereiro de 1842.

⁵³¹ Marson, 2013, p. 252.

⁵³² Carvalho, 2010, pp. 175-176; Lamounier, 2012, p. 167.

⁵³³ Carvalho, Op. cit., p. 175.

políticos locais e à atuação dos arrematantes, que, por meio de contratos públicos, mantinham o controle sobre a mão de obra e os ritmos das obras. No entanto, para além das disputas e acomodações políticas que marcaram essa conjuntura, havia também o impulso de uma *modernização* administrativa em curso. O presidente da província, Francisco do Rego Barros, embora frequentemente agisse em consonância com os interesses da elite senhorial à qual era vinculado, buscava simultaneamente implementar medidas voltadas à racionalização da gestão pública. Suas ações privilegiaram, em diferentes frentes, a desburocratização dos trâmites administrativos, o estímulo à qualificação técnica de funcionários e a ampliação dos mecanismos de controle fiscal, compondo um quadro mais complexo de reformas urbanas em que conviviam inovação e conservação.

4.1.3. Os primeiros passos de uma nova estrada: administração, política e mercado na construção da estrada de Vitória Santo Antão

Os editais dos primeiros dois lanços da estrada de Vitória de Santo Antão foram lançados em agosto de 1838, quando o governo provincial convocou os licitantes interessados a apresentar suas propostas entre os dias 10 e 14 de setembro, para arrematar os lanços orçados, respectivamente, em 8:177\$023 réis e 7:889\$440 réis⁵³⁴. Dois meses depois, foi a vez do 3º lanço ir à praça, pelo valor de 14:756\$241 réis, quase o dobro dos anteriores⁵³⁵. A movimentação realizada pelo governo provincial ocorreu em um momento crucial de melhoramentos infraestruturais e de interiorização da província, indicando um esforço sistemático de ligação entre o litoral e o interior produtivo.

O 1º lanço foi arrematado por João de Carvalho Paes de Andrade, filho do revolucionário Manoel de Carvalho Paes de Andrade, que havia presidido a Província de Pernambuco em dois momentos: em 1824, quando proclamou a Confederação do Equador com apoio de Frei Caneca, e dez anos depois, quando voltou a assumir a presidência, sendo posteriormente Deputado Geral e Senador⁵³⁶. João de Carvalho, assim como seu pai, era um rico proprietário e senhor do engenho Uchôa, localizado na freguesia dos Afogados, por onde passava o 1º lanço da estrada. Sua presença como arrematante exemplifica como os projetos de infraestrutura integravam os interesses da elite local. Ele iniciou os trabalhos ainda em 1838, com prazo de finalização de um ano. Contudo, ofícios e relatórios da ROP indicam que não conseguiu concluir a obra no

⁵³⁴ BND, Diário de Pernambuco, 28 de agosto de 1838.

⁵³⁵ Ibidem, 12 de outubro de 1838.

⁵³⁶ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *A Confederação do Equador: uma breve história de um movimento revolucionário*. Recife: SEDUC, 2024.

tempo estipulado, sendo multado. Após várias prorrogações, foi autorizada a recepção provisória da obra, mesmo com o alerta do Inspetor Geral Firmino Âncora de que ainda faltavam valas e aperfeiçoamentos. Apesar da preocupação de que os ajustes não fossem realizados após o pagamento, o governo autorizou a lavratura do termo. A entrega definitiva do 1º lanço ocorreu apenas em 3 de agosto de 1842⁵³⁷. Entre 1848 e 1849, novos editais foram publicados para o empedramento do 1º lanço, então dividido em duas partes, arrematadas por José Antônio Pereira e Joaquim da Fonseca Soares de Figueiredo⁵³⁸.

O 2º lanço, com apenas 152 braças, teve custo de 7:889\$440 réis. Em 1855, o diretor Mamede Ferreira, em relatório, defendeu os altos valores dos orçamentos de sua administração, alegando que lanços pequenos, como o 2º e o 3º (com 273 braças e custo de 14:489\$000 réis), também haviam tido altos custos, em virtude das condições técnicas e naturais do traçado⁵³⁹. As obras desses dois lanços foram entregues em 1841⁵⁴⁰. A justificativa oferecida por Mamede Ferreira, sinaliza que a elaboração de um orçamento não poderia ser calculada com base em simples inferências em torno do número de braças, pois o custo das obras também era medido pelas adversidades naturais e exigência técnica⁵⁴¹.

Segundo o relatório provincial de 1839, os três primeiros lanços custaram 30:822\$704 réis aos cofres públicos. O engenheiro Augusto Kersting já havia orçado mais seis trechos, totalizando 1.898 braças e 64:217\$305 réis. Para o presidente da província, esses serviços eram essenciais, pois a estrada de Vitória apresentava condições intransitáveis no inverno, demandando obras estruturais e não apenas reparos simples: “pretendo mandar levantar a planta, proceder o orçamento de tais obras e ordenar que se façam os consertos necessários para facilitar o trânsito”⁵⁴². A declaração evidencia uma perspectiva de administração minimamente preocupada com aspectos técnicos e preventivos.

Os 4º e 5º lanços, orçados em 4:778\$520 réis e 10:107\$921 réis, foram arrematados por José Claudino Leite, senhor do Engenho Pacas, situado nas proximidades da estrada de

⁵³⁷ APEJE, Série OP, Códice 04, fl. 119, 146, 360; Códice 11, fl. 4/4v, 9, 42 e 46.

⁵³⁸ Ibidem, Códice 19, fl. 235-237; Códice 21, fl. 20-27.

⁵³⁹ BND, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1855.

⁵⁴⁰ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1841 o excellentissimo presidente da mesma provincia, Francisco de Rego Barros. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1841.

⁵⁴¹ Durante uma das discussões parlamentares da ALP, os deputados debateram as problemáticas em torno dos valores médios de uma braça cúbica de estrada. Na época, a estrada de Vitória tinha braças cúbicas avaliadas em 15\$200 réis, mas alguns de seus lanços alcançavam o patamar de 27\$000 e até 40\$000 réis. A justificativa técnica para o aumento estava pautada no tipo de terreno e na necessidade de remoções de pedras. Terrenos acidentados também elevavam o valor médio de uma braça, o que gerava imprevisibilidade quanto à elaboração orçamentária e respaldava requerimentos complementares (BND, Diário de Pernambuco, 12 de julho de 1858).

⁵⁴² BND, Diário de Pernambuco, 11 de março de 1839.

Vitória⁵⁴³. Alinhado à política liberal, José Claudino atuou na Sociedade Liberal Pernambucana na década de 1850 participou ativamente da Insurreição *Praieira*, liderando um grupo de revoltosos, conforme apontam as devassas da época. Conhecido por negociar pessoas escravizadas com frequência, envolveu-se também em litígios com outros arrematantes e moradores da região, como Thomé Pereira Lagos, por conta de dívidas⁵⁴⁴. Os serviços prestados ao governo provincial na década de 1840, contudo, não foram bem avaliados. Segundo ofício enviado ao administrador fiscal das obras públicas, haviam se passado dois anos após o fim do prazo contratual para a manutenção das obras de pedreiro do 4º lanço da estrada de Santo Antônio, sem que o arrematante tomasse providências adequadas. O resultado foi o arruinamento da calçada de pedra da ladeira de São João de Tejió, bem como das cabeças de vários arcos, devido ao uso de tijolos de má qualidade – provavelmente para aumentar seus lucros – como observou o engenheiro Vauthier. Diante disso, o concluiu que cabia ao arrematante cumprir as cláusulas do contrato e restaurar adequadamente as obras antes de ser desonerado das responsabilidades legais⁵⁴⁵. Esse ofício foi publicado após José Claudino exigir o pagamento das despesas relativas aos meses de março e abril referentes aos dois lanços⁵⁴⁶. No entanto, o prazo contratual para conclusão dos trabalhos havia expirado desde junho de 1841⁵⁴⁷.

Em resposta, João Claudino endereçava para o presidente um requerimento informando que as obras ordenadas pela ROP não se tratavam de simples aperfeiçoamentos, mas reparos que ultrapassavam suas responsabilidades de conservação das obras pelo período de um ano, conforme exigiam os contratos de arrematação. Pediu, por fim, para que houvesse suporte técnico e financeiro para a finalização dos trabalhos⁵⁴⁸. O certificado de recebimento dos reparos do 4º lanço foi emitido somente em maio de 1843, com a assinatura do ajudante de ordens Joaquim Fonseca Soares Figueiredo, que chegou a arrematar posteriormente algumas obras de empedramento, como o calçamento de 1360 palmos da mesma estrada⁵⁴⁹. Já o pagamento da última prestação do 5º lanço foi realizado em setembro do mesmo ano⁵⁵⁰.

⁵⁴³ APEJE, Série OP, Códice 04, fl. 149, fl. 384/384v a 387.

⁵⁴⁴ Rosas, 2015, p. 162; BND, Diário de Pernambuco, 7 e 22 de julho, 19 de setembro de 1843; Ibidem, 15 de junho de 1844; Ibidem, 25 de agosto de 1845; Ibidem, 25 de novembro de 1849; BND, O Diário Novo, 5 e 9 de agosto de 1845; Ibidem, 20 de fevereiro, 27 e 30 de março e 1 de abril de 1847.; BND, A Uniao: *virtus unita crescit*, 15 de fevereiro e 2 de agosto de 1849.; BND, A imprensa: jornal político e social, 30 de janeiro de 1851.

⁵⁴⁵ BND, Diário de Pernambuco, 2 de julho de 1842.

⁵⁴⁶ APEJE, Série OP, Códice 13, fl. 288.

⁵⁴⁷ Ibidem, Códice 12, fl. 207/207v-209.

⁵⁴⁸ Ibidem, Códice 14, fl. 109/109v-110-111.

⁵⁴⁹ APEJE, Série OP, Códice 15, fl. 144; BND, Diário de Pernambuco, 24 de novembro de 1841.

⁵⁵⁰ APEJE, Série OP, Códice 15, fl. 245.

O 6º lanço foi, a princípio, arrematado por Rufino Coelho da Silva, militar e proprietário de terras e escravos, que frequentemente disputava cargos de relevância, como o de juiz de paz, com Agostinho Bezerra e João Manoel Carneiro na freguesia de Muribeca⁵⁵¹. Todavia, após a aprovação dos termos e condições de arrematação, não foram encontrados registros posteriores sobre os trabalhos desenvolvidos nesse trecho. É provável que Rufino Coelho tenha desistido da empreitada, conforme indica um ofício de 6 de novembro de 1840, no qual se menciona um requerimento de Manoel Joaquim do Rego Albuquerque, que passou a executar os serviços no 6º lanço até 1842⁵⁵². Posteriormente, duas outras partes desse mesmo lanço foram arrematadas, com o objetivo de concluir os trabalhos e construir ramais destinados à interligação de engenhos⁵⁵³.

De acordo com o relatório provincial de 1841, haviam sido concluídos, desde o último relatório, os lanços 3º, 4º e 6º da estrada de Vitória, e foram enviados para a arrematação os lanços 7º, 8º e 9º⁵⁵⁴. As obras dos lanços 7º e 8º foram postas em praça em fevereiro de 1841, com orçamentos avaliados em 27:494\$093 e 22:544\$576 réis, respectivamente⁵⁵⁵. No final de 1839, o plano do engenheiro responsável, Augusto Kersting, era de tocar as obras do 7º e 8º lanços por administração provincial, com a colaboração da Companhia de Operários Alemães, inicialmente designada para essas obras. Todavia, como vimos, a Companhia foi fragilizada por uma série de adversidades, o que culminou na abertura de processo licitatório para a execução dos traçados, que possuíam grande importância por conectarem dois dos principais engenhos da região.

O 7º lanço, com 443 braças, foi arrematado por Manoel Joaquim do Rego Albuquerque, tendo como fiador seu pai, o coronel Manoel Cavalcante de Albuquerque e Melo. A família foi uma das mais influentes no sistema de arrematações durante a década de 1840. O 8º lanço foi arrematado por Gabriel Afonso Rigueira, com José Gomes dos Santos Pereira de Bastos como fiador⁵⁵⁶. Durante o período de construção, Rigueira alegou, em diversas ocasiões, que os atrasos por ele cometidos se deviam às constantes dificuldades causadas pelas inundações⁵⁵⁷.

⁵⁵¹ BND, Diário de Pernambuco, 10 de setembro de 1844.

⁵⁵² Ibidem, 24 de setembro de 1839.

⁵⁵³ Ibidem, 23 de março de 1843.

⁵⁵⁴ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1841 o excellentissimo presidente da mesma provincia, Francisco de Rego Barros. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1841.

⁵⁵⁵ BND, Diário de Pernambuco, 10 de fevereiro de 1841.

⁵⁵⁶ APEJE, Série OP, Códice 12, fl. 80.

⁵⁵⁷ Ibidem, Códice 14, fl. 47, 106, 114 e 117-118v.

Já o 9º lanço foi arrematado por Francisco de Paula Buarque, em abril de 1841, pela quantia de 12:367\$983 réis. O valor previsto para o engajamento de trabalhadores e aquisição de materiais era de 9:974\$180 réis, mas o arrematante tinha direito a 24% do orçamento total, o que correspondia a 2:393\$803 réis, conforme seu contrato⁵⁵⁸. Em 1844, o governo provincial autorizou a extensão do 9º lanço, cuja arrematação coube a Joaquim da Fonseca Soares de Figueiredo, ex-ajudante de engenheiro da ROP. No entanto, a obra não foi concluída dentro do prazo estipulado, tampouco foram respeitados os prazos de extensão, o que levou o governo provincial a determinar a conclusão por administração direta, acarretando multa de um décimo do valor total ao arrematante⁵⁵⁹.

Segundo o relatório provincial de 1843, as obras-base dos lanços 7º, 8º e 9º da estrada de Vitória foram entregues até fevereiro daquele ano. Juntos, os trechos totalizavam 1.176 braças de extensão e interligavam os engenhos Velho e Bulhões⁵⁶⁰. Na visão do presidente da província, esses engenhos tinham grande relevância, tanto que uma de suas propostas para os meses seguintes era promover melhoramentos no trecho que conectava o engenho Bulhões à estratégica região de Escada⁵⁶¹. Todavia, mal haviam sido concluídos os lanços citados quando uma nova intervenção se tornou necessária devido à grande cheia do rio Jaboatão, ocorrida em março de 1843.

Entre os dias 30 e 31 de março de 1843, a Província de Pernambuco foi atingida por uma das maiores cheias do rio Jaboatão até então documentadas, conforme relatórios publicados pelo presidente Rego Barros e pelo engenheiro Vauthier⁵⁶². O evento causou severos prejuízos à infraestrutura local, comprometendo atividades econômicas fundamentais, como o cultivo e o escoamento da produção açucareira.

O rio Jaboatão, que corta a região da Zona da Mata Sul, abastecia inúmeros engenhos e povoados que dependiam da estabilidade climática para manter a produção contínua de cana-de-açúcar. É verdade que os rios que abasteciam a capital pernambucana e outras regiões próximas, como o Capibaribe, Pirapama e o próprio Jaboatão, são historicamente marcados por cheias sazonais. No entanto, as chuvas intensas daquele ano provocaram um transbordamento

⁵⁵⁸ APEJE, Série OP, Códice 04, fl. 267-275/275v; Códice 12, fl. 132.

⁵⁵⁹ BND, Diário de Pernambuco, 8 de abril de 1850.

⁵⁶⁰ *Ibidem*, 2 de março de 1843.

⁵⁶¹ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1842 o exmo barão de Boa Vista, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1842.

⁵⁶² Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1843 o excellentissimo barão de Boa-Vista, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1843.

sem precedentes, alagando plantações, arrastando pontes e tornando intransitáveis trechos importantes da estrada de Vitória. Os prejuízos materiais comprometeram a logística entre os engenhos e o porto do Recife, acarretando perdas significativas para os senhores de engenho. Além disso, centenas de pequenos lavradores e trabalhadores livres e escravizados também foram afetados, gerando preocupações imediatas tanto para o governo provincial quanto para a ROP.

De acordo com um relatório intitulado *Cheia do Jaboatão*, publicado por Vauthier no *Diário de Pernambuco* de 5 de abril de 1843, a enchente afetou severamente a estrada do Sul e, principalmente, a nova estrada de Vitória. Em particular, o empedramento do 7º lanço e uma porção considerável do 9º lanço da estrada de Santo Antônio foram os mais impactados. Somando-se aos danos no 13º lanço, a destruição alcançou cerca de 1.300 braças. O rio Jaboatão, ao adentrar a povoação da freguesia de Santo-Amaro de Jaboatão, atravessava uma ponte de madeira sobre o rio Uma, um de seus afluentes. O 7º lanço, com 414 braças, localizava-se na difícil passagem conhecida como “pedras do Caranguejo” – um trecho acidentado que inviabilizava o realinhamento da estrada. Ainda assim, por ter sido severamente atingido, Vauthier comprometeu-se a estudar um possível desvio de 160 braças. O 8º lanço sofreu danos menores, enquanto o 10º apresentou estragos de gravidade intermediária, como o desmoronamento parcial de um muro de sustentação por falta de alicerces adequados, além de erosões nos taludes e nas margens voltadas para o rio⁵⁶³.

Um dos objetivos centrais do relatório de Vauthier era defender o trabalho da ROP e a qualidade técnica dos materiais empregados. Em sua avaliação, as obras realizadas sob sua supervisão, especialmente aquelas em alvenaria e pedras secas, apresentavam solidez estrutural. Para o engenheiro, a extensão dos danos só poderia ser explicada pela força excepcional da enchente, que destruiu não apenas trechos da estrada de Vitória, mas também inúmeras propriedades particulares. Como afirmou: “foi verdadeiramente extraordinária e superior a todas aquelas cuja lembrança conservou-se no país”. A cheia, repentina e violenta, arrastou, danificou ou destruiu quase todos os engenhos situados às margens do rio, elevando seu nível entre 35 e 40 palmos acima da média do verão⁵⁶⁴.

A resposta do governo provincial deu-se, em parte, por meio do sistema de arrematação, que permitiu a mobilização de recursos emergenciais e a contratação de empreiteiros locais para realizar os reparos com celeridade. Ainda em abril daquele ano, foram publicados editais para

⁵⁶³ BND, *Diário de Pernambuco*, 5 de abril de 1843.

⁵⁶⁴ *Ibidem*.

a arrematação de camadas de areia destinadas à recomposição dos empedramentos dos 7º, 8º e 9º lanços da estrada de Vitória⁵⁶⁵. As obras foram arrematadas por José Antônio Pereira, também responsável pelo 10º lanço da estrada, pela quantia de 950\$000 réis⁵⁶⁶. Posteriormente, Francisco de Paula Buarque foi contratado para executar reparos adicionais nas ruínas do 9º lanço, pela importância de 657\$721 réis⁵⁶⁷. O arrematante do 7º lanço, Manoel Joaquim do Rego Albuquerque, concorreu sozinho no processo de licitação para os reparos do trecho, comprometendo-se a realizar a obra por 10\$000 réis a menos do que o orçamento previsto⁵⁶⁸. Por arrematação, também foi construída uma nova ponte sobre o rio Jaboatão, com 106 palmos de vão, composta por madeira e muros de encosto em pedra e cal reforçados⁵⁶⁹.

A análise da grande cheia do rio Jaboatão, em 1843, evidencia não apenas a intensidade dos fenômenos naturais que afetaram a província de Pernambuco, mas também as limitações e desafios enfrentados pela administração pública imperial para responder a tais crises. O episódio mostrou as fragilidades das infraestruturas viárias e hidráulicas locais, ao mesmo tempo em que impulsionou a adoção de estratégias emergenciais, como o sistema de arrematação, para a recuperação dos danos. Ademais, a cheia serviu como um importante indicativo da necessidade de investimentos mais planejados e técnicos na manutenção das obras públicas, como se observa no crescimento dos processos licitatórios voltados ao empedramento, sobretudo a partir da década de 1850. Assim, o evento de 1843 não deve ser compreendido apenas como uma catástrofe isolada, mas como um ponto de inflexão que reforçou a interlocução entre natureza, economia e administração pública.

As obras do 10º lanço – um dos trechos afetados pela enchente antes mesmo da qualificação de seu traçado – foram divididas em duas partes. A primeira, orçada em 19:999\$468 réis, foi arrematada por José Antonio Pereira⁵⁷⁰. O responsável pela segunda parte foi Joaquim da Fonseca Soares de Figueiredo⁵⁷¹. As obras da primeira parte foram finalizadas em outubro de 1847, conforme ofício enviado pelo então administrador das obras públicas, José

⁵⁶⁵ BND, Diário de Pernambuco, 11 de abril de 1843.

⁵⁶⁶ Ibidem, 29 de abril de 1843.

⁵⁶⁷ Ibidem, 22 de julho de 1843.

⁵⁶⁸ APEJE, Série OP, Códice 15, fl. 264-265; BND, Diário de Pernambuco, 21 de junho de 1843.

⁵⁶⁹ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1844 o exmo. barão de Boa-Vista, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1844.

⁵⁷⁰ BND, Diário de Pernambuco, 18 de outubro de 1843.

⁵⁷¹ APEJE, Série OP, Códice 20, fl. 34.

de Barros Falcão de Lacerda, ao presidente Antônio Pinto Chichorro da Gama⁵⁷². Todavia, o termo de recebimento definitivo da segunda parte só foi lavrado em agosto de 1850⁵⁷³.

Em fevereiro de 1843, foram postas em praça as obras do 11º lanço da estrada de Vitória, com plantas, condições e orçamentos elaborados pelo engenheiro-chefe Vauthier⁵⁷⁴. As obras foram orçadas em 21:740\$325 réis, com valor já incluindo 12% em favor do arrematante⁵⁷⁵. A fiscalização da obra ficou a cargo do engenheiro Feliciano Rodrigues da Silva⁵⁷⁶. Já o arrematante foi José Antônio Pereira, que já havia executado a primeira parte do 10º lanço e atuado nos reparos gerais da estrada de Vitória após a enchente do rio Jaboatão.

Segundo o relatório provincial de 1844, das 23 obras previstas para o exercício, 20 haviam sido arrematadas, totalizando 211:\$804\$966 réis. Tinham sido finalizados e entregues à ROP os lanços 2º, 3º, 4º e 6º da estrada de Vitória, enquanto o 11º se encontrava em andamento. Esse último visava abrir um novo traçado, ligando a via até a porteira do engenho Catende, de modo a contornar uma passagem difícil. O presidente expressou, ainda, a expectativa por um inverno mais ameno, a fim de evitar transtornos nas obras⁵⁷⁷. Após sucessivas prorrogações solicitadas em fevereiro de 1845, a entrega definitiva da obra ocorreu um ano e meio depois, em outubro de 1846⁵⁷⁸.

A arrematação do 12º lanço foi realizada em junho de 1844, com orçamento de 18:737\$158 réis⁵⁷⁹. A obra teve arrematante o padre o Padre Jeronymo Barreiros Rangel, cuja atuação gerou diversos problemas para a administração provincial. Em junho de 1845, o reverendo entrou em conflito com Francisco Antônio Pereira e sua esposa, ao ocupar parte do território do engenho Catende, derrubando matas pertencentes ao casal. A situação foi mediada pela administração, que ajustou o traçado da estrada e autorizou o pagamento de indenizações⁵⁸⁰.

Em fevereiro de 1847, o padre voltou a solicitar prorrogação de prazo para conclusão dos serviços. Tanto o engenheiro responsável pela fiscalização, Feliciano Rodrigues da Silva, quanto o administrador José de Barros Falcão de Lacerda se manifestaram contrários ao

⁵⁷² APEJE, Série OP, Códice 20, fl. 327.

⁵⁷³ *Ibidem* Códice 24, fl. 147.

⁵⁷⁴ BND, Diário de Pernambuco, 20 de fevereiro de 1843.

⁵⁷⁵ *Ibidem*, 22 de fevereiro de 1843.

⁵⁷⁶ BND, O Diário Novo, 14 de novembro de 1846.

⁵⁷⁷ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1844 o exmo. barão de Boa-Vista, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1844.

⁵⁷⁸ APEJE, Série OP, Códice 18, fl. 40; Códice 19, fl. 224.

⁵⁷⁹ BND, Diário de Pernambuco, 22 de maio e 27 de junho de 1844.

⁵⁸⁰ APEJE, Série OP, Códice 18, fl. 174-175.

pedido⁵⁸¹. Ainda assim, foi concedida nova autorização para que o arrematante finalizasse os trabalhos. O trecho, que conectava Jaboatão às proximidades de Moreno, não pôde ser entregue no prazo previsto, outubro de 1848, como informou o inspetor da estrada, João Pacheco Queiroga⁵⁸². Em agosto de 1850, o padre e seu fiador foram multados por terem realizado apenas a entrega provisória da obra em 1849, após o vencimento do prazo legal⁵⁸³. No entanto, Jeronymo Rangel e seu fiador, José Duarte Rangel, recorreram à ALP, propondo que o pagamento final fosse autorizado em troca da compensação dos juros sobre valores cedidos à Comissão de Fazenda e Orçamento Provincial⁵⁸⁴. Uma portaria publicada no *Diário de Pernambuco* de 11 de dezembro de 1850 concedeu, com base nesse requerimento, a revogação da multa aplicada ao arrematante e seu fiador⁵⁸⁵. Assim, o termo de recebimento definitivo foi lavrado em março de 1851⁵⁸⁶.

O arrematante Jeronymo Rangel beneficiou-se de uma prerrogativa criticada por outros arrematantes, conforme uma correspondência publicada no periódico *A União: virtus unita crescit*, em 30 de setembro de 1848. Nela, denunciava-se que o bacharel Antonio Pereira Barroso, arrematante do 13º lanço da estrada de Vitória⁵⁸⁷, havia solicitado à ALP a conversão parcial de seu crédito em dívida pública, nos termos da Lei Provincial nº 115, de 8 de maio de 1843, comprometendo-se a abater 12% do valor devido⁵⁸⁸. A solicitação foi aprovada pela Comissão de Contas e Despesas Provinciais em 20 de abril de 1847, e o pagamento autorizado em junho de 1848, com desconto superior ao previsto: 15%⁵⁸⁹.

A correspondência criticava a medida, chamando-a de “escandaloso patronato” exercido pela ALP. Para o articulista, a referida lei visava manter o progresso das obras das estradas de Santo Antão e Paudalho sem comprometer as finanças públicas. Determinava que a quantia referente a cada lanço fosse dividida entre os pagamentos imediatos, conforme contrato, e parcelas transformadas em dívida provincial, remuneradas com juros de 6% ao ano. Entretanto, o benefício concedido a Barroso teria sido fruto de proteção política: “Estabeleceu-se um privilégio em favor de um indivíduo que se achava nas circunstâncias de muitos outros, somente

⁵⁸¹ APEJE, Série OP, Códice 20, fl. 50-51v.

⁵⁸² *Ibidem*, Códice 21, fl. 309-311.

⁵⁸³ *Ibidem*, Códice 24, fl. 118.

⁵⁸⁴ BND, *Diário de Pernambuco*, 16 de junho de 1848.

⁵⁸⁵ *Ibidem*, 11 de dezembro de 1850.

⁵⁸⁶ *Ibidem*, 12 de março de 1851.

⁵⁸⁷ *Ibidem*, 2 de junho de 1845.

⁵⁸⁸ *Ibidem*, 14 de abril de 1847.

⁵⁸⁹ *Ibidem*, 20 de abril de 1847; 14 de junho de 1848.

porque o seu padrinho teve bastante poder para fazer com que a sua vontade fosse anteposta ao dever!”⁵⁹⁰.

O autor ainda alertava que outros arrematantes buscavam o mesmo benefício, como o Sr. Thomaz d’Aquino Fonseca, cessionário de Joaquim da Fonseca Soares de Figueiredo. Este último havia solicitado ao governo provincial o pagamento de 10:326\$160 réis, com juros, pelas obras executadas por Figueiredo. Assim como Barroso, também se sujeitou ao abatimento de 15% a favor da fazenda provincial⁵⁹¹.

A arrematação dos lanços 14º e 15º foi realizada em julho de 1846, pelos valores de 10:823\$438 e 15:561\$428, respectivamente⁵⁹². O arrematante do 14º lanço foi Luiz de França de Alemão Cisneiros⁵⁹³. Contudo, ao longo das obras, ele identificou que o orçamento não cobria os custos de extração de pedras necessários à execução do traçado. Solicitou, então, o pagamento da diferente ao governo provincial, que foi autorizado, embora o valor exato não tenha sido registrado nos documentos disponíveis⁵⁹⁴. Já o 15º lanço foi arrematado por João Hipólito de Meira Lima. As obras começaram em outubro de 1846 e o termo de recebimento definitivo foi lavrado em setembro de 1849⁵⁹⁵. O licitante utilizou-se da prerrogativa oferecida pela Comissão de Contas e Despesas para tornar-se credor da fazenda provincial na quantia de 7:702\$800 réis, ao aceitar o desconto de 15% em favor da receita pública, nos mesmos moldes de Thomaz d’Aquino Fonseca. Anos mais tarde, mais especificamente em março de 1857, João Hipólito arrematou a conservação da estrada de Vitória⁵⁹⁶.

Ao somar os valores contratuais das arrematações realizadas entre 1838 e 1845 referentes aos 15 primeiros lanços da estrada de Vitória de Santo Antão, sob supervisão da ROP – incluindo obras de reparo nos lanços e no aterro do Jiquiá –, o investimento do governo provincial alcançou ao menos 231:005\$191 réis até 1845, sem considerar os gastos com empedramentos entre 1843 e meados da década de 1850. Ainda assim, nesse mesmo ano foi publicado um mapa demonstrativo da situação financeira das obras arrematadas. Segundo o documento, havia 38 obras em andamento, entre construções, reparos e entregas provisórias.

⁵⁹⁰ BND, A União: *virtus unita crescit*, 30 de setembro de 1848.

⁵⁹¹ BND, Diário de Pernambuco, 25 de junho de 1848.

⁵⁹² Ibidem, 30 de julho de 1846.

⁵⁹³ Ibidem, 26 de julho de 1850.

⁵⁹⁴ APEJE, Série OP, Códice 24, fl. 141-142.

⁵⁹⁵ Ibidem, Códice 19, fl. 220/220v; Códice 22, fl. 276-278.

⁵⁹⁶ BND, Diário de Pernambuco, 27 de março de 1857.

No tocante à estrada de Vitória, o mapa contemplava os lanços do 5º ao 12º, totalizando 470:830\$787 réis⁵⁹⁷.

A publicação do referido mapa visava respaldar as decisões tomadas pelos presidentes Thomaz Xavier Garcia d’Almeida e Antônio Pinto Chichorro da Gama, que reduziram significativamente as ações da ROP e as movimentações em hasta pública. Como resultado, os relatórios provinciais de 1846, 1847 e 1848 não trazem menções expressivas à construção de estradas provinciais, tampouco à estrada de Vitória de Santo Antão⁵⁹⁸.

Em 1849, o presidente Manoel Vieira Tosta afirmou que quase toda a despesa do fundo provincial havia sido destinada ao pagamento de funcionários, uma vez que as obras estavam suspensas desde a gestão de seus antecessores, devido às dificuldades enfrentadas pelos cofres provinciais. Afirmou ainda: “pelo roubo que nele se verificou, de que já tendes conhecimento, e que esta Assembleia mandou proceder por uma comissão do seu seio, na sessão do ano passado”. Ao tratar das obras públicas, relatou que os serviços da Tesouraria haviam sido paralisados após o desaparecimento do inspetor e a prisão do ex-tesoureiro e do fiel, o que causou grave transtorno na arrecadação de rendas e nas demais operações da instituição. A ROP, por sua vez, estava sendo gradualmente reorganizada, afetada também pela constante troca de presidentes durante o período da Insurreição *Praieira*. Com base na Lei nº 223, de 17 de agosto de 1848, foi instalada a Tesouraria da Fazenda Provincial em substituição à Tesouraria das Rendas Provinciais. O relatório exalta o papel desempenhado pelo inspetor João Pedro da Silva na condução do processo de reestruturação institucional⁵⁹⁹.

Quando Honório Hermeto Carneiro Leão assumiu em 1850, identificou a necessidade de novos estudos gráficos para os trechos não executados das estradas de Vitória e Paudalho. A ausência de engenheiros capacitados após a demissão dos técnicos franceses, no entanto, limitava o andamento dos estudos nos lanços 16º, 17º e 25º, que foram atribuídos a Henri-Auguste Milet. Esses trechos seriam executados por administração direta, com o objetivo de empregar braços livres. Já o 25º lanço seria responsável por concluir o traçado até os limites da

⁵⁹⁷ Relatório que a Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinária de 1845 o excellentissimo Thomaz Xavier Garcia d’Almeida, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1845.

⁵⁹⁸ Falla recitada pelo excellentissimo senhor Antonio Pinto Chichorro da Gama, presidente da provincia, na abertura da sessão extraordinária da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, aos 9 de março de 1846; Relatório que a Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinária de 1847, o excellentissimo presidente da mesma provincia, Antonio Pinto Chichorro da Gama; Relatório que a Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinária de 1848 o excellentissimo presidente da mesma provincia, Vicente Pires da Motta. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco.

⁵⁹⁹ Relatório que a Assembleia Legislativa de Pernambuco apresentou, na sessão ordinária de 1849, o Exmo. Senhor Manoel Vieira Tosta, Presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 10 de abril de 1849.

cidade de Vitória. Na avaliação do presidente, a proximidade com o núcleo urbano aumentava as chances de contratação de trabalhadores livres⁶⁰⁰.

Questões centrais como a execução por administração direta ou por arrematação, o engajamento de mão de obra livre em substituição a escravizados e calcetas, a reestruturação da tesouraria, as mudanças nos regulamentos da ROP, a direção de Henri-Auguste Milet e a atuação do engenheiro-chefe José Mamede Alves Ferreira começaram a emergir a partir da presidência de Carneiro Leão, em plena época de *Conciliação*, conforme será discutido no tópico seguinte.

Nesse sentido, a construção dos primeiros quinze lanços da estrada de Vitória de Santo Antão, entre 1839 e 1843, oferece um panorama denso e significativo das dinâmicas técnicas, sociais e políticas que atravessaram as obras públicas provinciais no período. Longe de ser um simples empreendimento de engenharia, a estrada representou uma arena de disputas e negociações em que diferentes agentes – como engenheiros e demais funcionários da ROP, arrematantes, presidentes de província, deputados provinciais e senhores de engenho – buscaram imprimir seus interesses, mediar conflitos e projetar formas de poder.

A engenharia, nesse contexto, ultrapassava seu papel técnico e se constituía também como um instrumento de autoridade, com efeitos visíveis sobre o território, a circulação e o controle administrativo, conforme veremos também no tópico seguinte. A escolha dos traçados, por exemplo, não se dava apenas com base em critérios topográficos ou econômicos: envolvia a mediação direta com proprietários locais, cujos engenhos e fazendas poderiam ser beneficiados – ou prejudicados – pela passagem da estrada. Como apontam documentos e contratos da época, não era incomum que os próprios senhores de engenho se tornassem arrematantes, assumindo trechos da obra em regiões próximas às suas propriedades, em uma estratégia que combinava interesse público e conveniência privada.

Esse entrelaçamento entre infraestrutura e propriedade rural não só moldava os rumos das obras, mas também refletia o tipo de arranjo técnico praticado no interior da província: uma engenharia negociada, localizada e politicamente situada. A grande cheia do rio Jaboatão em 1843, ao destruir trechos recém-executados, revelou os limites dessa prática, mas também reforçou seu caráter reativo e adaptável. A resposta da ROP, ao mobilizar novamente arrematantes locais para os reparos, reforçou a lógica da proximidade territorial e da mediação política como elementos estruturantes da execução das obras.

⁶⁰⁰ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1850 o excellentissimo concelheiro de estado, Honorio Herméto Carneiro Leão, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 7 de abril de 1850.

Nesse cenário, a estrada de Vitória não deve ser lida apenas como um projeto de integração ou *modernização*, mas como um território em disputa. Esse entendimento é fundamental para compreender as mudanças que se seguiram a partir de 1850. Assim, no próximo tópico serão abordadas essas mudanças, de cunho político, social e econômico, que impactaram na gestão técnico-urbana e no papel da ROP para a Província de Pernambuco.

4.2. Engenharia, administração e poder: a expansão viária em tempos de *Conciliação* (1849-1857)

Após o exame dos quinze primeiros lanços da estrada de Vitória de Santo Antão, se faz necessário prosseguir com a análise dos trechos seguintes, compreendidos entre o 16º e o 25º lanço. A expansão da estrada ocorreu em um momento politicamente importante, marcado pela chamada *Conciliação* – período iniciado em nível imperial com a ascensão do Gabinete Paraná, em 1853 –, caracterizado por um esforço de recomposição das alianças entre os partidos tradicionais. Na Província de Pernambuco, mesmo sob o governo apaziguador de Honoro Hermeto Carneiro Leão, o arranjo conciliador encontrou um terreno instável, ainda atravessado pelas tensões remanescentes da Insurreição *Praieira*. Como demonstra Suzana Cavani Rosas, a década de 1850 foi marcada por episódios de repressão violenta, reorganizações partidárias, intervenções no processo eleitoral e um acirrado embate entre liberais e *guabirus*⁶⁰¹.

A ROP se insere nesse cenário como uma instituição-chave para entender os vínculos entre política e administração pública no período. Se, por um lado, o recorte de 1845 a 1850 – como afirmou Zancheti – foi inexpressivo do ponto de vista das intervenções estatais na infraestrutura provincial, a década seguinte foi especialmente significativa para sua estruturação interna. Foi nesse momento que a Repartição passou a operar sob um novo regulamento, que redefinia suas atribuições, hierarquias e procedimentos técnicos⁶⁰².

Sob o comando do coronel José Barros Falcão de Lacerda, a ROP perdeu prestígio dentro da estrutura administrativa provincial. Na observação de Télió Cravo, a organização imperial atribuía aos presidentes uma responsabilidade importante no que tange aos processos de gestão, negociação e mobilização política⁶⁰³. A submissão direta dos setores responsáveis pelas obras públicas ao poder executivo provincial, nesse sentido, condicionava seu campo de atuação aos planos, interesses e objetivos dos presidentes. Assim, ao longo do governo de Chichorro da

⁶⁰¹ Rosas, 2016, pp. 16-19.

⁶⁰² Zancheti, 1959, p. 201.

⁶⁰³ Cravo, 2018, pp. 33-34.

Gama, o campo de atuação da ROP foi reduzido, seu aparato técnico-administrativo fragilizado, e suas poucas obras entregues aos arrematantes.

Para Zancheti, o governo de Carneiro Leão realizou uma transição para uma normalidade administrativa, e os primeiros anos da década de 1850 foram marcados por uma ampla transformação da economia nacional, refletindo em uma redefinição nas relações econômicas⁶⁰⁴. No âmbito político, no entanto, Suzana Cavani Rosas nos lembra que a presidência de Carneiro Leão foi marcada por fases distintas: na primeira, ele conseguiu estabelecer uma relação positiva com os políticos *praieiros* – o que desagradou os *guabirus* –; já a segunda foi marcada por descontentamento dos liberais, dentro do contexto das eleições de 1849⁶⁰⁵.

Ainda que breve, a estabilidade política e econômica foi fundamental para que a ROP encontrasse seu papel no aparelho administrativo do governo provincial. Para tanto, era necessário alguém competente e bem aceito no meio político para dirigir a nova Diretoria de Obras Públicas. Assim, Carneiro Leão nomeou José Mamede Alves Ferreira para a chefiar a instituição. Mamede Ferreira conseguiu reestruturá-la, especialmente após a publicação de seus novos regulamentos, entre 1850 e 1851. Essa reorganização buscava responder às crescentes demandas por infraestrutura e, ao mesmo tempo, imprimir maior racionalidade ao funcionamento do Estado provincial. Ainda que submetida às disputas entre presidentes de província, engenheiros e arrematantes, a ROP passava a se apresentar como um espaço institucional mais estável e, em certos aspectos, mais estruturado.

Essa transformação institucional também se expressava no modo como as obras da estrada de Vitória foram conduzidas na década de 1850. Ao contrário do que predominava anteriormente, o governo provincial optou, em alguns casos, por realizar os serviços por administração direta, especialmente nos lanços 16º, 17º e 25º. Tal decisão representava uma inflexão importante em relação ao tradicional sistema de arrematações. A mudança, embora justificada pelo cenário economicamente conturbado da metade final da década anterior ou pela necessidade de qualificar e acelerar os serviços, não passou despercebida pelos periódicos da época, que denunciaram supostos desperdícios de recursos, falhas técnicas na execução e desvios morais. O debate, assim, revela os limites e as tensões da tentativa de *modernização* administrativa no âmbito das obras públicas provinciais, assim como os espaços em disputa no interior da própria instituição.

⁶⁰⁴ Zancheti, 1989, pp. 208-212.

⁶⁰⁵ Rosas, 2016, pp. 36-37.

Ainda assim, a continuidade dos trabalhos na estrada, mesmo diante dessa complexidade, evidencia a relevância que a via possuía dentro do projeto provincial de expansão e integração territorial. Ao conectar áreas produtivas da Zona da Mata ao Recife, a estrada de Vitória não apenas atendia aos interesses comerciais das elites senhoriais, mas também se inseria nos esforços do poder imperial em consolidar redes de comunicação e controle sobre o território. A análise dos lanços finais dessa estrada, assim como outros aspectos, permite, portanto, observar como as reformas administrativas, os conflitos políticos e os projetos de desenvolvimento material se entrelaçaram na prática concreta da construção e conservação de caminhos na província de Pernambuco.

4.2.1. As desavenças de uma *obra prima*: o *sapateiro* Milet e a terceira seção das obras públicas

Em 17 de outubro de 1850, Antônio Pedro de Figueiredo, redator da revista *O Progresso* e entusiasta da política *baronista*, publicou no *Diário de Pernambuco* uma correspondência em defesa dos governos de Carneiro Leão e Souza Ramos. Para o articulista, as mudanças promovidas na estrutura administrativa da ROP – que viabilizaram a execução de diversas obras por administração direta, em detrimento do sistema de arrematações – beneficiaram a Província de Pernambuco com serviços de maior qualidade e ampliaram as oportunidades de trabalho para muitos braços livres. Figueiredo exaltou ainda a atuação de seu amigo e parceiro de redação, Milet, pois, em sua concepção a excelência dos trabalhos dependia da competência desse engenheiro, responsável pela principal obra provincial à época: a estrada de Vitória.

Segundo Figueiredo, embora o governo de Rego Barros tivesse iniciado a construção e a expansão da via, as constantes paralizações protagonizadas pelos arrematantes de diferentes lanços impediram a conclusão dos trabalhos. Além disso, a necessidade recorrente de reparos elevava os custos para os cofres públicos. Como consequência, o escoamento da produção era frequentemente prejudicado pela irregularidade da estrada, bem como por atrasos, ingerência e abandono de obras⁶⁰⁶.

Na visão do articulista, a execução do trecho Santo Amaro-Jaboatão por administração direta impulsiona o andamento dos lanços 16º, 17º, 18º e 25º. Apesar do rigor do inverno daquele ano, o 16º lanço encontrava-se concluído, o 17º estava bastante adiantado, o 25º encontrava-se pela metade e o 24º estava em fase de levantamento orçamentário. Paralelamente, Milet realizava estudos gráficos para os lanços 19º e 23º, restando apenas o planejamento e a execução dos lanços 20º, 21º e 22º, cuja conclusão – ou pelo menos um avanço significativo –

⁶⁰⁶ BND, *Diário de Pernambuco*, 17 de outubro de 1850.

era prevista para meados de 1851: “podemos esperar que, pelo meado de 1851, estejam concluídos ou em execução os onze lanços que ainda faltavam a 28 de agosto do ano passado, quando meu amigo (Milet) foi engajado para o serviço da província”. Por fim, Figueiredo celebrou o emprego de trabalhadores livres e defendeu que essa modalidade de execução deveria ser a preferência de qualquer governo, pelo benefício que trazia à fiscalização, à celeridade e à economia, gerando vantagens técnicas, administrativas e financeiras ao poder público, além de garantir subsistência aos mais pobres⁶⁰⁷. No entanto, essa postura ativa e otimista de Figueiredo não era unânime.

Diversos artigos, comunicados e correspondências publicados à época questionavam suas decisões técnicas, postura profissional e conduta moral à frente da Terceira Seção da ROP, responsável pela execução das obras da estrada de Vitória. O objetivo de Figueiredo, nesse sentido, era responder “às calúnias dos inimigos que lhe haviam granjeado a firmeza com que ele tem sustentado os interesses da província contra os dos particulares”⁶⁰⁸.

Henri-Auguste Milet enfrentava resistências desde sua contratação como engenheiro assistente, em dezembro de 1840. Segundo o diário pessoal de Vauthier, Milet fora anteriormente um caixeiro-viajante em dificuldades financeiras, a ponto de solicitar auxílio para embarcar no navio do traficante Ângelo Carneiro, onde atuaria como médico da carga de escravizados. No diário, Milet é descrito como soberbo, ingrato e individualista, com dificuldade de estabelecer relações com colegas da ROP e má reputação entre a população. Vauthier relata que, nos primeiros dias de trabalho, Milet foi apelidado de “casaca de ferro”, em alusão às suas vestimentas robustas, e suas plantas eram comparadas às de Antônio da Silva Grilo, desenhista da Repartição conhecido por sua baixa qualificação técnica. Além disso, questionava-se publicamente o título de engenheiro conferido a Milet, já que ele não possuía formação acadêmica na área⁶⁰⁹.

Vauthier afirmava que todos os técnicos franceses engajados na ROP eram engenheiros formados na França, com experiência em obras marítimas e civis no Departamento de Morbihan e em Paris⁶¹⁰. Contudo, ele próprio havia conhecido Milet a bordo do *Armorique*, navio que fazia a rota Pernambuco-Havre⁶¹¹. Inicialmente, Milet executou trabalhos gerais para a

⁶⁰⁷ BND, Diário de Pernambuco, 17 de outubro de 1850.

⁶⁰⁸ Ibidem.

⁶⁰⁹ Diário de L.-L.V., anotações de 03-05, 14-15 e 26 de novembro de 1840; 15 de janeiro e 21 de julho de 1841. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

⁶¹⁰ BND, Diário de Pernambuco, 16 de novembro de 1841.

⁶¹¹ Diário de L.-L.V., anotação de 02 de setembro de 1840. In PONCIONI, Cláudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. CEPE editora: Recife, 2010.

elaboração do mapa provincial, sob orientação do engenheiro Pierre-Victor Boulitreau. Após a morte de Augusto Kersting, em 1842, houve uma reorganização no corpo de engenheiros, e Milet assumiu a direção das obras da estrada do Sul. Segundo Gilberto Freyre, a direção da estrada de Vitória foi inicialmente dividida entre Joseph Jean-Jacques Morel e Louis Férol Buessard, passando depois para Florian Désiré Portier e, a partir de 28 de agosto de 1850, para Milet⁶¹².

Para seus críticos na imprensa política, a contratação de Milet e, sobretudo, sua nomeação para a chefia da Terceira Seção da nova Diretoria, evidenciava que o regulamento de 1850 não constituía uma “obra-prima”. Uma correspondência publicada no periódico *A Imprensa*, em 31 de janeiro de 1851, sustentava que a escolha de Milet tinha motivações políticas e econômicas, com resultados desastrosos para a fazenda provincial. Questionava-se a transferência das responsabilidades de Portier, bem como a encomenda de novos estudos gráficos das estradas provinciais, ao custo de 3:283\$630 réis. Segundo o articulista, Milet não demonstrava competência técnica ou metodológica desde que fora subordinado a Vauthier, não havendo justificativa plausível para sua contratação⁶¹³.

Alguns meses atrás, uma correspondência publicada em *O Echo Pernambucano* afirmara que Milet buscava satisfazer seus interesses e os de particulares ao reposicionar o traçado da estrada para que esta passasse pelo engenho dos Pintos, pertencente a José Fernandes da Cruz, por meio da realização de seus novos estudos gráficos. Nesse sentido, Milet pretendia subjugar o traçado da via aos seus negócios, ainda que isso provocasse “o maior dos escândalos” e resultasse em um considerável aumento de sua extensão⁶¹⁴.

Assim, insinuou “W” que tal escolha possuía um duplo interesse: beneficiar o próprio “gazeteiro” – referência à sua atuação na revista *O Progresso* – e mobilizar vultosos valores orçamentários em favor de uma pessoa de índole duvidosa. Segundo o articulista, ofícios e portarias governamentais indicavam que Milet movimentou, em pouco mais de um ano no cargo, a soma de 57:621\$000 réis, mesmo tendo concluído apenas os lanços 16º e 17º, cujo valor totalizava 19:461\$450 réis. Nesse contexto, “W” questionou onde se encontravam os outros 38:159\$550 réis investidos e criticou a postura do inspetor da Tesouraria, José Pedro, que se mostrava omissos ou intimidado diante de tamanhas imprecisões⁶¹⁵.

⁶¹² Freyre, 1940, pp. 120-122.

⁶¹³ BND, *A Imprensa: Jornal Político e Social*, 7 de fevereiro de 1851.

⁶¹⁴ BND, *O Echo Pernambucano: Liberdade, União e Pátria*, 8 de outubro de 1850.

⁶¹⁵ BND, *A Imprensa: Jornal Político e Social*, 7 de fevereiro de 1851.

Em outra correspondência, “W” voltou a discorrer sobre os serviços prestados por Milet na estrada de Vitória, concentrando-se na análise do projeto e do orçamento dos lanços 16º e 17º. O articulista desqualificou ambos os orçamentos elaborados por Milet, argumentando que, diferentemente de seus compatriotas Vauthier, Portier e Boulitreau, ele não compreendia o significado da palavra “descrição” em um orçamento. Todos os seus planos, projetos e orçamentos dispensavam qualquer detalhamento: limitavam-se a menções sobre o número de braços, a largura em palmos e a lista de materiais. Não havia minúcias relativas às quantidades e ao custo de cada item, tampouco uma tabela de referência de preços ou a explicitação das motivações e particularidades do terreno. Segundo o articulista, Milet fazia questão de deixar dubiedades, como ao escrever, para o 17º lanço, que “haveria uma pontezinha e uma ou duas bombas ou rampas calçadas”. Escolhas técnicas também foram alvo de crítica, como a decisão de reduzir a largura tradicional da estrada, de 40 para apenas 25 palmos, e a opção pela não execução do empedramento da via, um dos meios considerados necessários à conservação das obras durante os períodos chuvosos⁶¹⁶.

A resposta de Milet a essas acusações foi publicada no *Diário de Pernambuco* de 13 de fevereiro de 1851. De acordo com a correspondência, as calúnias contra ele eram promovidas por um arrematante que, após ter enriquecido às custas da província – embora fosse especialista em descumprir contratos –, mostrava-se insatisfeito com a falta de submissão aos seus interesses. Para Milet, estava claro que havia pessoas naquela província que desejavam que ele se curvasse diante de caprichos e pressões relacionadas ao planejamento e à execução dos serviços na estrada de Vitória⁶¹⁷.

Enquanto amplo espaço de disputas políticas, as conexões terrestres – que, até a instalação das ferrovias, compunham quase exclusivamente o sistema de comunicações – eram fundamentais para a ampliação e manutenção dos interesses políticos e administrativos do Estado provincial, ao mesmo tempo em que articulavam redes sociopolíticas em busca de reafirmação no cenário provincial e local. Como dispositivo de poder, o aparato técnico-administrativo mobilizado pelos engenheiros da ROP, sob o comando do Executivo, tinha a capacidade de moldar a sociedade, controlar os fluxos de pessoas, mercadorias e recursos, além de redefinir, conservar ou reforçar relações de poder.

Quanto às ilações presentes na correspondência de “W” sobre o quadro orçamentário da estrada de Vitória, Milet se defendeu. Segundo o engenheiro, o articulista era desonesto,

⁶¹⁶ BND, A Imprensa: Jornal Político e Social, 11 de fevereiro de 1851.

⁶¹⁷ BND, Diário de Pernambuco, 13 de fevereiro de 1851.

apresentando meias-verdades e acusações infundadas. Conforme argumentou, a quantia citada de 57:621\$000 réis não fora destinada exclusivamente à construção dos lanços 16º e 17º, mas também aos lanços 9º, 12º, 18º, 24º e 25º da estrada de Vitória, executados ou finalizados por administração direta, bem como à abertura do novo leito, ao escoamento das águas, a reparos, à conservação e à fabricação da bomba de Tejipió para a mesma estrada. Além disso, esse orçamento incluía a realização de estudos gráficos nas estradas de Vitória e Escada e a edificação da Ponte Tapacurá, totalizando 59:674\$540 réis, com restituição à Tesouraria de 2:069\$695 réis⁶¹⁸.

Um ponto delicado nas discussões dizia respeito à elaboração e divulgação dos planos e orçamentos das obras executadas diretamente pela administração da ROP. De acordo com “W”, não havia detalhamento técnico-orçamentário de nenhuma obra conduzida nesses moldes. Milet não negou tal ausência, mas justificou que não via necessidade de publicizar orçamentos completos para obras que não seriam colocadas em hasta pública. Assim, para obter aprovação para a construção de um novo lanço, bastaria um esboço com as principais informações e a estimativa de recursos necessários – como ocorrera com os lanços 16º e 17º da estrada de Vitória. Quanto às opções técnicas, como a redução da largura da via de 40 para 25 palmos, Milet afirmou estar respaldado pelo então presidente Carneiro Leão, com quem concordava que tal medida seria suficiente naquele momento. Já a decisão de não empedrar a estrada estaria fundamentada em um critério metodológico: esperar um ou dois anos para que os aterros se assentassem antes de executar o calçamento⁶¹⁹.

Para “W”, a resposta pública de Milet beirava o “ridículo”, tal qual a elaboração orçamentária dos lanços 16º e 17º. Considerava inconcebível que o governo provincial tomasse decisões econômicas com base apenas em esboços. Em outra publicação, reiterou que Milet causava prejuízos aos cofres públicos e que a fiscalização técnica e financeira da ROP era ineficiente. Acrescentou que Milet construía “verdadeiros palácios” para seu conforto e manutenção de status, enquanto os demais engenheiros alugavam casas modestas para si e seus trabalhadores, por valores inferiores a 4\$000 réis mensais. Enquanto parte dos empregados da instituição zelava pela economia dos recursos, Milet promovia jantares, banquetes e eventos em seu próprio benefício e no de seus aliados, às custas do erário⁶²⁰.

Segundo o articulista, em uma dessas festas Milet discutiu com o engenheiro Lieutier. Embriagado, levantou uma taça e dirigiu-se a ele dizendo: “à saúde de quem, por preguiçoso,

⁶¹⁸ BND, Diário de Pernambuco, 13 de fevereiro de 1851.

⁶¹⁹ Ibidem.

⁶²⁰ BND, A Imprensa: Jornal Político e Social, 18 de fevereiro de 1851.

deixou de apresentar um batalhão como o meu”. Lieutier respondeu: “está enganado; o que não quis foi dar um espetáculo como o seu, pois, se quisesse, poderia, por intermédio do comandante da Guarda Nacional de Paudalho, apresentar tanta ou mais gente”. Não se sabe até que ponto as provocações entre Milet e Lieutier foram reais ou apenas recurso discursivo. Contudo, o diário pessoal de Vauthier e os debates na imprensa política desde a década de 1840 sugerem que havia rivalidades e disputas de ego entre Milet e outros engenheiros. Para o articulista, foi justamente essa combinação de ambição e vaidade que motivou sua nomeação para dirigir os trabalhos da estrada de Vitória no lugar de Portier, bem como a reelaboração dos estudos gráficos iniciados por seu compatriota. Segundo ele, Portier possuía maior qualificação técnica e um currículo que incluía quatro anos de estudos sobre a mesma estrada: “ele é estrangeiro como o Sr. Milet, mas somos imparciais e justiceiros”⁶²¹.

Na imprensa panfletária, opositores de Milet publicavam todo tipo de provocação, como ocorreu em edição de *O Echo Pernambucano* de 10 de janeiro de 1851. Nela, um diálogo fictício entre o “sapateiro Milet” e seu amigo “Camondongo” ironizava a proteção recebida pelo engenheiro por meio do *Diário de Pernambuco* e o acusava de acumular grande quantia em dinheiro na França. Segundo o texto, Milet teria enviado 25:000\$000 réis para seus cofres europeus, fruto de trabalhos prestados à província e de negócios escusos. Milet negou possuir qualquer riqueza na Europa, declarando como únicos bens um cavalo, alguns trastes e roupas. Para demonstrar seu desapego material, afirmou estar fazendo doações aos periódicos *A Imprensa*, *Argos* e *Echo* – justamente três dos que mais atacavam sua honra⁶²².

A pressão exercida pela imprensa liberal desde seu novo engajamento, em meados de 1849, culminou no desligamento de Milet da Terceira Seção da Diretoria de Obras Públicas, em março de 1851. Em publicação do *O Echo Pernambucano*, um articulista lamentou sarcasticamente a demissão, afirmando ser “inexplicável o sentimento de saudade em que se achavam centenas de trabalhadores e empregados a quem Milet sabia suavizar a labuta no período em que esteve comandando a estrada de Vitória”. O texto ironizava a exaltação que Milet fazia ao tamanho de seu “batalhão” e questionava a existência real de tantos trabalhadores nos canteiros de obra. Para o articulista, a saída de Milet representava a perda para muitos que mantinham interesses particulares em sua permanência⁶²³.

Após deixar o cargo, Milet exigiu publicamente, em nome de sua honra, que o diretor Mamede Ferreira respondesse a seus questionamentos e emitisse parecer sobre sua conduta ao

⁶²¹ BND, *A Imprensa: Jornal Político e Social*, 18 de fevereiro de 1851.

⁶²² BND, *Diário de Pernambuco*, 4 de fevereiro de 1851.

⁶²³ BND, *O Echo Pernambucano: Liberdade, União e Pátria*, 25 de abril de 1851.

longo dos serviços da Terceira Seção. Confirmando todos os aspectos evocados por Milet, Mamede Ferreira endossou que o engenheiro demonstrou zelo e atividade durante os serviços prestados, bem como dedicação geral aos interesses da província, defendidos em face dos interesses particulares de arrematantes e proprietários do interior. Além disso, afirmou que Milet organizou e fiscalizou as obras sob sua responsabilidade de maneira que não cabia qualquer censura, e que os 500 trabalhadores livres estavam estruturados militarmente em batalhões, trabalhando regularmente sob a direção dos respectivos empregados⁶²⁴.

Segundo Christine Rufino Dabat, Henri-Auguste Milet, ou “Henrique Augusto Milet” – como fora brasileiroado –, estabeleceu-se no Brasil após a saída de Vauthier, tornando-se proprietário de engenho e, após casar-se com Maria Carmelita de Albuquerque, filha de Rego Barros, ascendeu socialmente, especialmente após herdar a fortuna da esposa em 1863. Sendo quase tudo, inclusive engenheiro, Milet ganhou fama ao aproximar-se de grandes proprietários rurais e defender sua *modernização* conservadora por meio de periódicos, revistas e participação em sociedades, como quando foi Secretário Geral da Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco, função na qual chegou a secretariar o Congresso Agrícola do Recife em 1878. Na visão da autora, Milet era um defensor dos interesses agrários e concebida sua estadia enquanto proprietário⁶²⁵.

As relações que costurou em meio às evidentes disputas em torno da expansão da estrada de Vitória, entre 1849 e 1851, lhe renderam críticas e denúncias, refletidas em seu afastamento. Vale destacar, porém, que Milet retornou ao mercado das obras públicas, prestando serviços à ROP entre 1856 e 1857, além de participar de processos licitatórios relativos à construção de obras por meio de sua empresa, que levava seu próprio nome. Sem contar sua atuação no ramo ferroviário, quando participou de negociações para concessão de estradas de ferro importantes, que lhe conferiram prestígio e relevância, mas também culminaram no acidente fatal que o vitimou em 22 de setembro de 1894, quando uma locomotiva desgovernada o atropelou em um dos trechos que supervisionava⁶²⁶.

Após o desligamento de Milet, o governo provincial manteve os investimentos nas estradas, embora as pressões da Comissão de Avaliação das Obras Públicas, as discussões parlamentares e a atuação da imprensa política tenham gradualmente enfraquecido as propostas

⁶²⁴ BND, Diário de Pernambuco, 28 de março de 1851.

⁶²⁵ DABAT, *A produção de açúcar nas fronteiras da modernidade: o percurso de Henrique Augusto Milet (Pernambuco, século XIX)*, 2012, pp. 05-08.

⁶²⁶ *Ibidem*.

de execução direta. Esse contexto abriu espaço para a consolidação do sistema de arrematações, que permaneceria por vários anos, apesar das contradições e limitações que o caracterizavam.

A publicação de um novo regulamento para a ROP, em 1851, motivada, entre outros fatores, por incompatibilidades entre a organização estratégica e a capacidade de fiscalização, criou condições favoráveis para a expansão da Estrada de Vitória. De acordo com o relatório provincial de 1852, até aquele momento haviam sido construídas 14.000 braças a partir do Recife e 4.000 braças a partir de Vitória, com outras 4.000 em andamento. Para o mesmo exercício, o presidente provincial aprovou o dispêndio de 40:000\$000 réis para reparos e conservação de todas as estradas e outros 40:000\$000 réis especificamente para a Estrada de Vitória. Esse montante colocou a obra na segunda posição entre os maiores investimentos do setor, atrás apenas da construção da Casa de Detenção, que consumiu 56:000\$000 réis, e empatada com a nova ramificação da Estrada do Sul para a vila do Cabo, orçada em 40:000\$000 réis. Outras vias, como as estradas do Sul, de Paudalho e do Norte, receberam valores menores, de 20:000\$000, 20:000\$000 e 14:000\$000 réis, respectivamente⁶²⁷.

Até 1851, a ROP havia conduzido, parcial ou integralmente, sete lanços por administração direta, gozando de relativa autonomia técnica, orçamentária e fiscal. Essa modalidade abrangeu os lanços 9º e 12º, 16º a 18º e 24º a 25º, mas apenas os lanços 16º, 17º e 25º foram concluídos integralmente por administração. O 9º lanço, inicialmente arrematado por Joaquim da Fonseca Soares de Figueiredo, sofreu atrasos e paralisações, sendo finalizado pela própria Repartição após sucessivas prorrogações entre 1849 e 1850. Situação semelhante ocorreu no 12º lanço, entregue de forma incompleta pelo arrematante Padre Jeronymo Barreiros Rangel e concluído por administração em 1851, sob a supervisão de Milet. Em ambos os casos, o fiador José Duarte Rangel foi multado em décima parte do valor contratado⁶²⁸.

A autorização para os lanços 16º e 17º havia sido emitida ainda em outubro de 1849, antes do regulamento de 1850 que reorganizou a ROP em três seções. Milet ficou encarregado do planejamento e da execução, enfrentando dificuldades significativas, como enchentes no rio Jaboatão, surtos de cólera e acidentes graves, incluindo o deslizamento de terras próximo a Moreno. O 16º lanço foi concluído no final de 1850 e o 17º em janeiro de 1851, com custo total de 15:311\$280 réis para 1.400 braças⁶²⁹. Já o 18º lanço, iniciado por administração em setembro de 1850, foi inicialmente orçado em 16:239\$357 réis, recebendo suplementação de 13:770\$000

⁶²⁷ BND, O Diário Novo, 10 de março de 1852.

⁶²⁸ BND, Diário de Pernambuco, 4 de dezembro de 1849; *Ibidem*, 11 de dezembro de 1850; O Diário Novo, 8 de março de 1852.

⁶²⁹ APEJE, Série OP, Códice 25, fl. 55/55v-56; BND, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1855.

réis em agosto de 1851. Apesar do reforço, acabou sendo concluído por arrematação, com gasto adicional de 2:697\$762 réis, o que motivou críticas da Comissão de Avaliação à gestão de Mamede Ferreira⁶³⁰.

As obras dos lanços 24° e 25° também foram inicialmente planejadas para execução direta, com autorização concedida em outubro de 1850. Diferentemente dos anteriores, começaram a partir de Vitória, no sentido do Recife. Entre 1850 e 1853, esses dois trechos e o 18° lanço avançaram simultaneamente, mas, por ordem do presidente Francisco Antônio Ribeiro, as obras do 18° e do 24° foram suspensas em julho de 1852 e encaminhadas para arrematação, ficando a cargo de Bernardino Nunes de Oliveira e José Fernandes Monteiro, respectivamente⁶³¹.

Enquanto isso, avançava o planejamento e o levantamento orçamentário dos lanços 19° a 23°, todos contratados por arrematação⁶³². O 19°, avaliado em 15:925\$342 réis, foi arrematado por José Joaquim das Chagas, que obteve do governo um acréscimo de 20% sobre o valor orçado, sendo a obra provisoriamente recebida em julho de 1854. O 20° lanço, orçado em 22:663\$594 réis, teve seu contrato transferido de João Hipólito de Meira Lima para José Lopes Guimarães em fevereiro de 1853, e foi concluído em maio de 1854 após complexos trabalhos de escavação⁶³³.

O 21° lanço, orçado em 12:218\$606 réis, foi arrematado por Luís Felipe de Souza Leão e concluído em 1854, com recebimento definitivo em janeiro de 1855. Já o 22°, avaliado em 13:902\$310 réis, foi inicialmente arrematado por João Leite Torres Galindo, com fiança de Luiz de França da Cruz Ferreira. As condições adversas do terreno levaram o governo a conceder um abatimento de 40% – uma das maiores reduções do período – mas o arrematante abandonou o contrato, repassando-o a Amaro Fernandes Daltro, que concluiu a obra em 1854⁶³⁴. Por fim, o 23° lanço, com 920 braças, foi avaliado em 11:500\$000 réis e colocado em praça em março de 1851, mas finalizado apenas em junho de 1853⁶³⁵.

O conjunto desses episódios sinaliza que, embora a execução direta proporcionasse maior controle técnico e administrativo, a arrematação consolidou-se como prática dominante,

⁶³⁰ BND, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1855.

⁶³¹ APEJE, Série OP, Códice 30, fl. 24-46; BND, Diário de Pernambuco, 13 de janeiro de 1851; APEJE, Série OP, Códice 32, fl. 116.

⁶³² BND, Diário de Pernambuco, 17 de outubro de 1850.

⁶³³ Ibidem, 1 de setembro de 1852; APEJE, Série OP, Códice 36, fl. 239.

⁶³⁴ APEJE, Série OP, Códice 29, fl. 195-199v. BND, Diário de Pernambuco, 30 de setembro de 1852 e 18 de janeiro de 1855; 9 de novembro de 1852 e 15 de março de 1854.

⁶³⁵ BND, Diário de Pernambuco, 17 de abril de 1850 e 30 de abril de 1851; APEJE, Série OP, Códice 25, fl. 300-307/307v; Códice 32, fl. 351.

frequentemente marcada por atrasos, transferências contratuais e sobrecustos. Mais do que uma simples escolha operacional, a alternância entre os dois métodos refletia disputas políticas e limitações estruturais da Repartição no contexto provincial, delineando um cenário em que a infraestrutura viária era condicionada tanto por fatores técnicos quanto pelas relações de poder em voga.

Nesse sentido, a trajetória de Henri-Auguste Milet na condução das obras iniciais da expansão da estrada de Vitória, permeada por polêmicas e disputas públicas, evidencia a intersecção entre tensões políticas, técnicas e sociais que marcavam a gestão das obras públicas provinciais em Pernambuco na primeira metade do século XIX. As severas críticas veiculadas pela imprensa política, discussões parlamentares, funcionários públicos e comissões de avaliação técnica colocaram em xeque não apenas a figura de Milet, mas também os modelos de gestão adotados para a execução das obras.

A defesa apresentada pelo engenheiro, amparada na contestação das acusações e na reafirmação de sua autonomia técnica, revela a complexidade dos embates que articulavam interesses pessoais, econômicos e políticos, refletindo-se diretamente na condução dos projetos e na organização do trabalho. Nesse contexto, as tensões interpessoais e o peso das disputas políticas indicam que as obras públicas constituíam de fato um espaço de afirmação de poder e prestígio.

Com o afastamento de Milet, o governo provincial manteve o investimento na expansão das estradas, mas o arranjo administrativo demonstrou retrocessos em relação à autonomia técnica e orçamentária que a ROP alcançara até 1851. O regulamento de 1851 e a retomada do sistema de arrematações indicaram uma inflexão em favor da terceirização das obras, reduzindo o controle direto da instituição.

Esse movimento não se limitava a uma mudança de método construtivo: ele refletia um embate entre modelos de execução que traziam implicações sociais profundas, especialmente quanto ao tipo de mão de obra mobilizada. Enquanto a administração direta favorecia a contratação de trabalhadores livres, o sistema de arrematações preservava a utilização de escravizados, expondo as contradições da *modernização* provincial.

A seguir, será examinada essa disputa sob a perspectiva da organização do trabalho, evidenciando como a escolha entre execução direta e arrematação constituía, em essência, um campo de negociação e conflito entre regimes laborais distintos – e, por extensão, entre projetos divergentes de sociedade.

4.2.2. Os canteiros de obras da estrada de Vitória: gestão, licitação e força de trabalho

Segundo Marcelo Mac Cord, o Recife possuía um número elevado de cativos de ganho e aluguel, especializados ou semiespecializados nos serviços de carpintaria e outras artes mecânicas. Esses trabalhadores eram engajados em serviços públicos e particulares por empreiteiros de pequeno, médio e grande porte, que arregimentavam escravizados para compor o corpo de operários necessários aos canteiros de obras⁶³⁶. Para Marcus Carvalho, a arregimentação de mão de obra cativa era fundamental para o projeto de melhoramentos urbanos e uma oportunidade para geração de lucros, pois o preço cobrado pela contratação de um escravizado era inferior ao engajamento de um operário livre⁶³⁷. Assim, é possível encontrar na imprensa diversos anúncios de compra, venda e locação de escravizados carpinteiros, serventes e pedreiros⁶³⁸. Essa dinâmica da mão de obra escrava e seu papel no mercado de trabalho urbano será fundamental para compreender as tensões e mudanças administrativas que marcaram a década de 1850, quando estratégias para ampliar o uso do trabalho livre passaram a ser implementadas pelo governo provincial.

Entretanto, apesar da presença expressiva desses trabalhadores, aos escravizados também era atribuído o estigma da baixa qualidade técnica e moral, o que levava a mão de obra cativa a ser taxada de “indisciplinada” e “incapaz”. Na observação de Marcelo Mac Cord, esse discurso se fortaleceu nas décadas de 1830 e 1840, concomitantemente à implementação do projeto provincial de melhoramentos urbanos. Nesse contexto, o engajamento da Companhia de Operários Alemães foi concebido como uma estratégia para *moralizar* e *civilizar* os trabalhadores. Como resposta a esses discursos e estratégias, a Irmandade de São José do Ribamar excluiu os escravizados de sua vida social a partir de 1838⁶³⁹. Posteriormente, em meados da década de 1840, a consolidação das oficinas criadas pela instituição refletiu na redução da média etária da Sociedade, aumentando a competitividade no mercado de obras públicas com artífices estrangeiros⁶⁴⁰.

Dessa forma, ao longo da década de 1840, observou-se um crescimento da presença de trabalhadores livres, tanto nacionais quanto estrangeiros, no setor de obras públicas. Esse

⁶³⁶ Mac Cord, 2012, p. 53.

⁶³⁷ Carvalho, 2010, pp. 54-57.

⁶³⁸ BND, O Diário Novo, 30 de setembro de 1842; *Ibidem*, 18 de fevereiro de 1843; BND, Diário de Pernambuco, 9 de março de 1846.

⁶³⁹ A Sociedade de São José do Ribamar era uma irmandade leiga formada por artífices e construtores no Recife, herdeira direta das antigas corporações de ofício ligadas à Irmandade de São José. Ela funcionava como uma associação de caráter religioso e profissional, congregando mestres, oficiais e aprendizes que atuavam nos ramos de carpintaria, marcenaria, pedraria e outras artes mecânicas, organizando festas religiosas, ações de caridade e defesa dos interesses da categoria. Cf. Mac Cord, *Op. cit.*

⁶⁴⁰ Mac Cord, *Op. cit.*, pp. 64-82.

aumento estava relacionado não apenas à imigração, criação de oficinas e ao desenvolvimento de novos empreendimentos, mas também à expansão de uma população egressa, ou em fuga, da escravidão que, tendo aprendido ofícios mecânicos como carpintaria e alvenaria, passou a oferecer sua força de trabalho no mercado⁶⁴¹. Esses trabalhadores se inseriam em um espaço de competição direta com artífices da Sociedade, escravizados e estrangeiros. Assim, a diversificação da origem social e jurídica da mão de obra intensificou as disputas salariais e as tensões corporativas, sobretudo nas frentes de obras de maior visibilidade, como estradas, pontes e edifícios públicos. Essas transformações sociais prepararam o terreno para que, na década seguinte, o governo provincial adotasse medidas específicas para estimular o engajamento de trabalhadores livres, numa resposta direta às limitações e desafios impostos pelo fim do tráfico transatlântico de escravizados.

Diante das mudanças demográficas e sociais que afetavam a composição da força de trabalho, especialmente em virtude da crescente presença de trabalhadores livres e das limitações impostas ao uso da mão de obra escrava, o governo provincial precisou revisar suas estratégias para assegurar a continuidade e a qualidade dos empreendimentos públicos.

No entanto, a década de 1850 foi marcada pelo impacto do fim do tráfico transatlântico de escravizados, medida que reduziu gradualmente a disponibilidade de cativos para os canteiros de obras. Tal cenário levou o governo provincial a adotar estratégias para ampliar a arregimentação de trabalhadores livres, oferecendo condições legais e materiais para qualificar a infraestrutura provincial.

Entre as medidas adotadas para atrair e manter trabalhadores livres, destacam-se a isenção do recrutamento compulsório e a libertação de recrutas já vinculados às obras. Essas estratégias foram aplicadas em todo o setor, mas podem ser melhor observadas na construção da estrada de Vitória. Conforme um ofício enviado pelo presidente Carneiro Leão ao delegado suplente do Recife, não era permitido o recrutamento de trabalhadores livres destacados nos trabalhos da estrada de Vitória, pois seus serviços naquela obra eram necessários⁶⁴². Um ano mais tarde, essa portaria serviu para mandar pôr em liberdade o recruta José Antônio do Nascimento, por ser trabalhador da estrada de Vitória⁶⁴³. Essa estratégia, posteriormente foi utilizada pelos

⁶⁴¹ Nesse mesmo período, registrava-se a presença de escravizados em fuga que, ao se passarem por forros, conseguiam integrar-se provisoriamente às equipes de trabalho, especialmente na construção civil, onde a rotatividade e a informalidade dos vínculos facilitavam esse tipo de inserção. Há nos periódicos diversos anúncios de fuga de escravizados que descrevem esse tipo de atividade. Cf. BND, Diário de Pernambuco, 12, 27 de fevereiro e 25 de agosto de 1840; BND, Diário de Pernambuco, 30 de setembro de 1843 e 12 de setembro de 1844.

⁶⁴² BND, Diário de Pernambuco, 9 de outubro de 1850.

⁶⁴³ *Ibidem*, 6 de fevereiro de 1851.

concessionários da RSF, que prometiam a isenção do recrutamento e dispensa da Guarda Nacional para todos aqueles que passassem a compor o quadro de operários do empreendimento ferroviário⁶⁴⁴. Vale destacar que o recrutamento, também conhecido como “tributo de sangue”, era tido na época como uma das piores punições para os homens ditos ociosos. Dessa maneira, configurava-se uma estratégia eficiente para despertar o interesse nesses empreendimentos.

Ainda assim, os empreendimentos na estrada de Vitória não apresentavam dificuldades quanto ao engajamento de trabalhadores livres, pelo menos era o que defendia o presidente Carneiro Leão em seu relatório provincial de 1850⁶⁴⁵. Ofícios e correspondências publicadas pelo engenheiro Milet corroboram essa afirmação. Segundo Milet, todos os que criticavam os serviços prestados na estrada de Vitória deveriam visitar e contemplar a sua companhia de trabalhadores, composta por mais de 400 brasileiros pobres que ali viviam. Em sua visão, as obras estavam sendo executadas por braços livres com mais rapidez e exatidão do que eram por braços escravizados⁶⁴⁶.

Como projeto governamental, a execução direta dos lanços 16º, 17º e 25º estavam respaldadas no argumento de que era não só importante, mas também necessário, dar empregos a trabalhadores livres⁶⁴⁷. Dessa maneira, ainda que acarretasse em maiores custos aos cofres provinciais, a arregimentação de braços livres e a promoção de uma maior fiscalização durante a execução e manutenção dos trabalhos justificavam essa decisão administrativa. Conforme um relatório publicado pelo governo provincial em 1852, havia a compreensão de que a durabilidade das obras se relacionava com a escolha do mérito da execução. Todavia, era importante que o diretor geral, Mamede Ferreira, se atentasse à fiscalização do comportamento dos empregados engajados, assim como suas omissões⁶⁴⁸.

Complementarmente, outra estratégia empreendida pelo governo provincial por meio da ROP foi a realização de processos de arrematação com a inserção de cláusulas contratuais que recompensavam os licitantes pela arregimentação de trabalhadores livre. No edital de arrematação da conservação do 2º termo da estrada de Vitória, avaliado em 2:057\$000 réis, o engajamento de pelo menos metade dos trabalhadores livres gerava o acréscimo da importância

⁶⁴⁴ Concessão da Ferrovia *Recife and San Francisco*. Decreto 1030, art. 9: publicado na íntegra pela edição 189 do *Diário de Pernambuco*. Cf. BND, *Diário de Pernambuco*, 24 de agosto de 1852.

⁶⁴⁵ Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1850 o excellentissimo concelheiro de estado, Honorio Herméto Carneiro Leão, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 7 de abril de 1850.

⁶⁴⁶ BND, *Diário de Pernambuco*, 13 de fevereiro de 1851.

⁶⁴⁷ *Ibidem*, 8 de abril de 1850.

⁶⁴⁸ BND, *O Diário Novo*, 10 de março de 1852.

de 10% do valor total da arrematação⁶⁴⁹. Nas obras de empedramento do 19º lanço da estrada de Vitória, porém, o governo provincial condicionou não só o benefício contratual, mas também a aprovação da proposta, ao emprego de pelo menos metade do pessoal de gente livre⁶⁵⁰. Em alguns casos, principalmente de reparos e conservações, o governo provincial exigia o engajamento somente de operários livres. Assim, quando Paulo Guignoua se ofereceu para empreitar os reparos da estrada de Vitória em agosto de 1854, teve que se comprometer com essa prática⁶⁵¹.

Paralelamente às mudanças no perfil da força de trabalho, o governo provincial implementou importantes reformas institucionais na estrutura da ROP. Essas reformas refletiam não apenas a adaptação a novos modelos administrativos, mas também as tensões e disputas em torno dos sistemas de execução das obras e do uso da mão de obra.

No âmbito institucional, a partir do afastamento de Milet, o governo provincial publicou o regulamento de 1851, responsável por mudanças importantes na estrutura administrativa da ROP. Se, por um lado, o abandono da divisão por seções contribuiu para dar unidade e centralidade à instituição, as pressões em torno do sistema de arrematação refletiram em uma retomada dessa tradição. Assim, a gestão pública urbana inaugurou uma nova fase na qual as controvérsias sobre os melhoramentos materiais ganharam uma configuração distinta.

Nesse contexto, na década de 1850, o debate em torno da instituição passa de aspectos predominantemente políticos para uma discussão também sobre a administração estatal, refletindo as transformações pelas quais passava o aparelho burocrático provincial na primeira metade do século XIX. A atuação do engenheiro Mamede Ferreira, diretor da ROP entre 1850 e 1856, é emblemática para compreender as tensões e impasses relativos à execução das obras viárias.

Mamede Ferreira encarna a tentativa de preservar e expandir o sistema de execução direta das obras, defendendo-o com base em argumentos técnicos e sociais, embora fosse realista quanto às limitações estruturais e financeiras enfrentadas pelo Estado. A historiografia destaca que, embora a administração direta assegurasse maior controle e qualidade técnica, sua viabilidade era dificultada pela escassez de recursos e pela crescente pressão para terceirizar os serviços públicos⁶⁵². Essa problemática situa-se no contexto mais amplo das reformas administrativas que buscavam *modernizar* o Estado imperial brasileiro, aproximando-se de

⁶⁴⁹ BND, Diário de Pernambuco, 15 de novembro de 1855.

⁶⁵⁰ Ibidem, 20 de fevereiro de 1856.

⁶⁵¹ APEJE, Série OP, Códice 36, fl. 329-329v.

⁶⁵² Zancheti, 1989; Marson, 1987; Arrais, 2004; Cravo, 2018.

modelos europeus que, por sua vez, enfrentavam dilemas semelhantes acerca da eficiência burocrática e da regulação dos contratos públicos.

Na análise de Mamede Ferreira, a terceirização por meio do sistema de arrematação não era meramente uma questão administrativa ou econômica, mas possuía implicações sociais profundas, especialmente no que concerne à mão de obra utilizada. O emprego majoritário de escravizados nas obras arrematadas, conforme seus relatos, comprometia a qualidade dos serviços e constituía um problema moral e político, dado o contexto da lenta, porém constante, redução da disposição escravista no Brasil. Nesse cenário, a mão de obra escrava, ao mesmo tempo em que sustentava a economia colonial e imperial, era vista por alguns setores como um entrave à *modernização* técnica e social, especialmente nas áreas urbanas e de infraestrutura pública.

Nesse sentido, Mamede Ferreira assumiu uma posição alinhada às concepções emergentes de valorização do trabalho livre, entendido não apenas como um imperativo econômico, mas como um projeto “civilizatório” que buscava “moralizar” a população por meio da inserção produtiva e disciplinar do trabalhador livre⁶⁵³. Seu relatório, que aponta a presença de 778 trabalhadores livres diretamente empregados na ROP, além de outros 150 em obras sob sua supervisão, indica a tentativa de consolidar um modelo de administração que, além da eficiência técnica, buscava imprimir uma dimensão social ou “civilizatória” ao trabalho público. Essa perspectiva dialoga com estudos que relacionam a *modernização* administrativa do Brasil imperial à construção de uma identidade nacional pautada na promoção do trabalho livre como fundamento social e econômico⁶⁵⁴.

Por outro lado, o sistema de arrematação, com seu uso intensivo da mão de obra escrava, demonstrava as contradições do processo de *modernização* provincial, especialmente diante do fim do tráfico transatlântico de escravizados, que tensionava a oferta dessa força de trabalho. O sobrelucro médio de 25% calculado por Mamede, obtido pelos arrematantes graças à exploração do trabalho escravo, evidenciava não apenas uma vantagem econômica, mas também a resistência estrutural à adoção mais ampla do trabalho livre nas obras públicas, configurando um conflito entre interesses sociais e econômicos diversos⁶⁵⁵. Esse sobrelucro, somado às gratificações orçamentárias, que variavam de 12 a 40% nos contratos de arrematação dos lanços executados na década de 1850, acarretava disputas importantes no mercado, porém limitadas pela necessidade de requisitos financeiros relevantes, como a capacidade de

⁶⁵³ Zancheti, 1989, p. 214.

⁶⁵⁴ Ibidem, pp. 213-214 [notas].

⁶⁵⁵ Ibidem.

arrecadação de fundos e a posse de uma quantidade significativa de escravizados. Não por acaso, as cláusulas contratuais que condicionavam ou incentivavam o engajamento de trabalhadores livres restringiam-se, na prática, a processos de arrematação de obras de menor valor orçamentário, como pequenos trechos de empedramento, reparos e conservações.

Na visão de Izabel Marson, a *modernização* institucional da ROP, introduzida pelo regulamento de 1842, reduzia os investimentos no mercado das obras públicas a um grupo seleto de investidores ligados ao Estado, que se utilizavam de capital político, social e econômico para efetivar suas negociações e garantir seus lucros. Os *praieiros* criticavam essas mudanças e defendiam o Estado como agenciador de médios e pequenos proprietários, que estariam inseridos em um mercado pautado por investimentos menores, de baixo custo, operados de maneira lenta, conforme o antigo regulamento de 1835⁶⁵⁶. O que pode ser observado na década de 1850 é, a princípio, uma convergência desses interesses, na qual Carneiro Leão conseguiu equilibrar, no setor das obras públicas, demandas *guabirus* e *praieiras*.

Quando começaram a surgir na imprensa política as primeiras correspondências criticando a ROP, o alvo era bastante específico: a nomeação e atuação de Milet na construção da estrada de Vitória de Santo Antão. O engenheiro era visto como uma herança do governo *baronista* em pelo menos dois aspectos: suas conexões no campo das ideias com as concepções que fundamentaram a implementação do regulamento *exclusivista* de 1842, sob a direção de Vauthier e presidência de Rego Barros; e as relações costuradas ao longo da década de 1840 com grandes proprietários, políticos e atores importantes para a imprensa conservadora.

No entanto, se a princípio as críticas liberais se concentraram no papel de Milet, abordando aspectos técnicos e morais, o que se pode observar a partir de 1851 é uma pressão para que a instituição recuasse em sua proposta centralizadora e contribuísse para a diversificação dos investimentos. Essas discussões repercutiam no plano institucional, colocando Mamede Ferreira em confronto com os arrematantes e a Tesouraria da Fazenda Provincial, que sofria pressões dos grandes proprietários para manter os privilégios relacionados ao sistema vigente, conforme será visto no tópico seguinte.

Em suma, a gestão de José Mamede Alves Ferreira expressa as articulações multifacetadas entre técnica, economia, moralidade e política na condução das obras públicas em Pernambuco. O embate entre execução direta e sistema de arrematação não se restringia à escolha de um modelo administrativo, mas refletia os conflitos sociais mais amplos em torno

⁶⁵⁶ Marson, 1987, pp. 309-312.

da composição da força de trabalho e dos projetos divergentes de *modernização* provincial. Apesar de seu desejo por centralidade administrativa e qualificação técnica não ter se traduzido em um predomínio do engajamento de trabalhadores livres em face do sistema de arrematação, as mudanças introduzidas sob sua direção foram fundamentais para inserir esse tema na agenda do governo provincial, especialmente diante dos impactos do fim do tráfico transatlântico de escravizados. Assim, compreender essas disputas é fundamental para apreender os desafios enfrentados pela burocracia imperial na construção do Estado e na definição das bases econômicas e sociais do Brasil oitocentista.

4.2.3. Saber, discurso e relações de poder: o diretor Mamede Ferreira e a administração das obras públicas

Entre abril de 1852 e novembro de 1855, o engenheiro e diretor da ROP, Mamede Ferreira, entrou em embates com atores importantes dentro do aparato administrativo provincial: o Inspetor da Tesouraria da Fazenda Provincial e deputado, José Pedro da Silva, e a Comissão de Avaliação das Obras Públicas, criada pela ALP em 1855. Essas discussões, travadas no âmbito parlamentar e na imprensa, sinalizam que a execução e fiscalização da infraestrutura viária na Província de Pernambuco, em meados do século XIX, constituía um terreno de intensas disputas políticas, técnicas e pessoais. Longe de serem meras divergências construtivas, esses conflitos indicam como a engenharia provincial se tornava um dispositivo capaz de articular prestígio, influência política e controle sobre recursos orçamentários.

A primeira discussão pública entre Mamede Ferreira e José Pedro da Silva se deu no contexto da sessão de 30 de março de 1852 da ALP, na qual se discutia um projeto de lei que autorizava o governo a contratar companhias nacionais ou estrangeiras para a construção de estradas. Ausente da sessão, Mamede Ferreira alegou que foi alvo de ataques proferidos por Manoel Cavalcanti e pelo inspetor da Tesouraria Provincial, José Pedro da Silva. Assim, recorreu a um comunicado, publicado no *Diário de Pernambuco* de 17 de abril de 1852, para apresentar sua defesa.

Segundo Mamede Ferreira, Manoel Cavalcanti desqualificou os empregados da ROP, afirmando que “nem aprendizes eram” e que “infelizmente não havia na província engenheiros que os pudessem substituir” os ilustrados franceses que compunham o quadro de empregados durante o governo *baronista*. José Pedro, por sua vez, utilizou sua posição de inspetor da Tesouraria para desacreditar todos os trabalhos da ROP, levando a cabo desavenças particulares

e desconsiderando que, em passado recente, exaltara a instituição quando lhe fora conveniente para manter boas relações com seu chefe⁶⁵⁷.

O inspetor era pressionado a tomar uma atitude mais incisiva na fiscalização do setor de obras públicas desde 1850. Certa vez, o pseudônimo “W”, chegou a chamá-lo de “servil secretário do despotismo, um vil escravo da gleba, um trãnsfuga, sem-vergonha, um ingrato que desprezou quem lhe tinha dado vulto político”. Apesar de ter um passado ligado aos liberais, José Pedro manteve durante a presidência de Carneiro Leão uma lealdade ao governante, pois sob seu comando ganhou prestígio dentro da reformulação vivenciada pela antiga Tesouraria das Rendas Provinciais, que deu lugar a nova Tesouraria da Fazenda Provincial⁶⁵⁸. Ao sugerir que as críticas derivavam de motivações políticas, Mamede ressaltava que as relações de poder em voga se conectavam com rivalidades e alianças em pauta na época. José Pedro, dessa forma, ao acumular a dupla função de inspetor e deputado, movia consigo meios para influenciar tanto o controle financeiro quanto o debate legislativo.

Em plenário, José Pedro acusou os engenheiros da ROP de não saberem elaborar um orçamento sem precisar de “dois ou três complementos” e de serem “desleixados e remissos” nas suas obrigações. Mamede Ferreira rebateu com ironia: “Mas como provaria o Sr. José Pedro que os atuais engenheiros não sabem fazer um orçamento e são desleixados? Como, dentro de um ano, tornou-se tão censurável uma repartição que merecera a sua confiança?”⁶⁵⁹. Para o diretor, tais críticas eram movidas por interesses pessoais, especialmente porque projetos hoje criticados, como os lanços 16º, 17º e 25º da estrada de Vitória, haviam sido elaborados pelo ex-engenheiro Milet e aprovados pelo governo antes da reforma administrativa da ROP.

Além de acusar José Pedro de incoerência, Mamede Ferreira apresentou dados para sustentar a produtividade de sua gestão. Quando assumiu, em 15 de maio de 1850, encontrou apenas 34.131 braças de estradas construídas em 14 anos. Em menos de dois anos, sob sua administração, já haviam sido concluídas 7.029 braças – entre elas, 660 no 16º lanço da estrada de Vitória, 750 no 17º lanço e 1.310 no 25º lanço –, com mais 5.920 em execução ou prontas para iniciar, incluindo o lanço 18º (998 braças), o 23º (920) e o 24º (956), totalizando 12.351 braças, o que representava aproximadamente um terço de toda a extensão construída em mais de uma década. Além disso, denunciou o “estado calamitoso” das estradas herdadas, atribuindo-o ao desleixo de governos anteriores e de arrematantes que negligenciaram a conservação.

⁶⁵⁷ BND, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1855.

⁶⁵⁸ BND, A Imprensa: Jornal Político e Social, 31 de janeiro e 7 de fevereiro de 1851; BND, Diário de Pernambuco, 17 de abril de 1852.

⁶⁵⁹ Ibidem.

Nesse sentido, apesar de ser comparado com alguma frequência ao engenheiro Vauthier, por sua formação acadêmica e ideais *modernizadores*, Mamede Ferreira buscava se afastar desse legado. Aparentemente, o engenheiro optava por uma posição equilibrada, aproximando-se e distanciando-se dessas comparações quando lhe era conveniente. Em sua concepção, o principal objetivo de José Pedro era desconceituá-lo perante o público, mas a desqualificação de seu comunicado deixava claro para qualquer pessoa “inteligente e desapaixonada” quem estava com a razão⁶⁶⁰.

Em outro comunicado, Mamede Ferreira voltou-se especificamente contra as críticas sobre os orçamentos dos lanços 16º e 17º, lembrando que haviam sido feitos em 24 de agosto e 26 de novembro de 1849, portanto antes de sua gestão. Explicou também a diferença de custos dos lanços 18º e 25º: durante as escavações, encontraram-se pedras em locais onde se projetava haver apenas terra. Como a braça cúbica de escavação em pedra custava pouco mais de 30\$000 réis, contra 7\$000 em terra, isso elevava significativamente o valor final. Para ele, “não é de se admirar que haja algumas vezes alterações nos orçamentos primitivos das obras, por isso que nem sempre é dado ao engenheiro poder prever todas as circunstâncias, as quais muitas vezes somente podem ser conhecidas durante a execução”. E finalizou com ironia: “Se pela Repartição das Obras Públicas algumas vezes se cometem erros de cálculo, também o Sr. José Pedro, como inspetor da Tesouraria, os tem cometido”. Depois, completou: “e não me admira nem estranho isso, porque sei quanto o entendimento humano está sujeito a errar e ninguém se pode julgar isento desta falta”⁶⁶¹. Possivelmente, essa última citação de Mamede Ferreira faz referência às correspondências que cobravam uma atitude mais combativa por parte do inspetor.

O segundo foco de tensão envolveu a Comissão de Avaliação dos serviços da ROP, que examinou, entre outras, as obras da estrada de Vitória. O relatório descreveu que o empedramento ia até o 17º lanço, “o mais prejudicado por buracos e arruinamentos”. Para os comissionados, se as pedras tivessem a altura de 2½ palmos prevista nos orçamentos e as do leito fossem dispostas em duas camadas, a ruína não teria sido tão rápida. A falta de abaulamento favorecia o acúmulo de águas nas laterais. Diante desse estado, a Comissão argumentou que não prosseguiu a análise dos lanços seguintes (18º ao 25º)⁶⁶².

A resposta do diretor seguiu a mesma estratégia adotada contra José Pedro: problematizar a obra para diferenciar responsabilidades, justificar tecnicamente as variações e mobilizar comparações com orçamentos de gestões anteriores, evidenciando que custos elevados não

⁶⁶⁰ BND, Diário de Pernambuco, 17 de abril de 1850.

⁶⁶¹ BND, Diário de Pernambuco, 18 de maio de 1852.

⁶⁶² BND, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1855.

eram exclusividade de sua administração. Ao ironizar o fato de um dos arrematantes, o Dr. Luiz Felipe de Souza Leão, ser responsável pelos serviços do 21º lanço da estrada de Vitória e integrar a Comissão, Mamede também insinuava a permeabilidade entre avaliação técnica e interesse privado, expondo um potencial conflito de interesses⁶⁶³.

O comissionado Luiz Felipe de Souza Leão nasceu e se criou na freguesia de Santo-Amaro de Jaboatão, onde possuía sítios, engenhos e relações próximas com grandes proprietários da região. Luiz Felipe era primo e cunhado do Tenente Coronel Domingos de Souza Leão, senhor do engenho Carauna, e irmão de Antônio de Souza Leão, proprietário do engenho Moreno. Sua rede de sociabilidade, nesse sentido, se localizava às margens das estradas de Vitória⁶⁶⁴. Ciente disto, Mamede Ferreira insinuou ao longo de seu comunicado que interesses escusos influenciavam a atuação do comissionado, comprometendo a qualidade e legitimidade de sua avaliação. Para o diretor, era muito conveniente que a Comissão não tivesse prosseguido sua análise até o 21º lanço: “quisera eu pelo menos poder dizer que ela tinha encontrado uma obra cuja execução a satisfizesse, mas seria temeridade ir além do ponto a que ela chegou!”⁶⁶⁵.

Sobre o 18º lanço, foi registrado que o orçamento inicial, de 9 de setembro de 1850, previa execução por administração e despendeu 16:239\$357 réis. Em 27 de agosto de 1851, foi aberto um orçamento suplementar de 13:770\$200 réis, seguido, em 8 de julho de 1852, de um gasto adicional de 2:697\$762 réis para conclusão por arrematação. Ao todo, o custo atingiu 32:707\$219 réis para 998 braças, contra 15:311\$280 réis gastos nos lanços 16º e 17º juntos (1.400 braças). Contudo, o diretor informou que apenas 28:620\$959 réis haviam sido efetivamente despendidos, não se esgotando o orçamento suplementar⁶⁶⁶.

Em resposta, Mamede acusou a Comissão de “englobar e generalizar” as reflexões sobre o estado das obras, “esquecendo” que, exceto pelos lanços 16º a 25º, todos os demais haviam sido planejados e executados sob outras administrações. Ressaltou que os lanços 16º e 17º, feitos sob sua direção, representaram “grande economia” para o governo. No caso do 18º, apenas um pequeno trecho, calculado em 2:697\$762 réis, não fora realizado sob administração. Justificou as diferenças orçamentárias pela natureza do terreno e anexou uma tabela comparativa de lanços anteriores: o 2º (152 braças) custara 7:000\$000 réis; o 3º (273 braças), 14:489\$000 réis; o 7º (443 braças), 27:489\$000 réis; e a primeira parte do 9º (171 braças),

⁶⁶³ BND, Diário de Pernambuco, 1 de setembro de 1852; APEJE, Série OP, Códice 36, fl. 239.

⁶⁶⁴ BND, O Diário Novo, 5 de agosto de 1845. APEJE, Série OP, Códice 31, fl. 166-169.

⁶⁶⁵ BND, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1855.

⁶⁶⁶ *Ibidem*.

7:790\$000 réis. Assim, evidenciava que variações de custo não eram incomuns e podiam ser explicadas por condições imprevistas durante a execução⁶⁶⁷.

A análise dos conflitos envolvendo José Mamede Alves Ferreira, o inspetor da Tesouraria José Pedro da Silva e a Comissão de Avaliação das obras públicas evidencia que a ROP não pode ser compreendida apenas como um órgão técnico ou burocrático responsável pela construção e conservação das estradas provinciais. Enquanto dispositivo de poder, a instituição configura-se como um complexo conjunto heterogêneo de discursos, procedimentos administrativos, elementos normativos, saberes técnicos e relações de poder que se articulavam para moldar a prática da engenharia e a governabilidade do espaço provincial.

A ROP não era responsável apenas pela organização da produção material das estradas, mas também pelo estabelecimento de verdades e legitimação técnica sobre o que era considerado obra bem feita, orçamento aceitável, planejamento eficiente e correta gestão dos recursos. A engenharia, nesse contexto, tinha a competência de definir normas, distribuir competências e controlar a circulação de informações e decisões, por meio de discursos técnicos e *modernizadores*. Todavia, a instituição não gozava de plena autonomia e respaldo, o que a tornava suscetível a decisões administrativas, interesses econômicos e mudanças políticas.

Os conflitos entre Mamede, José Pedro e a Comissão evidenciam que as disputas em torno da ROP vão além de questões técnicas, envolvendo também controle sobre interpretações, avaliações, recursos financeiros e narrativas que legitimam ou deslegitimam administrações. Essas controvérsias refletem a complexa relação entre saber especializado e interesses políticos, mostrando que as obras públicas são espaços onde se definem autoridade, legitimidade institucional e formas de governança da província, tornando-se muito mais do que simples infraestruturas físicas. Ademais, esses embates também evidenciam o aprofundamento das discussões em torno da administração pública, mais especificamente da gestão pública urbana.

4.3. Entre *intempéries* e barreiras: planejamento e desafios na conservação de uma estrada em movimento

As chuvas abundantes que atingiram o litoral e zona da mata da Província de Pernambuco em 15 de maio de 1850 impactaram no volume das águas do rio Jaboatão, provocando uma enchente que afetou diversos trechos da estrada de Vitória, em especial os aterramentos do 16º lance. Em ofício encaminhado ao governo provincial, o engenheiro e diretor Mamede Ferreira relatou que, embora a cheia não tenha coberto totalmente os aterros, as águas chegaram a apenas

⁶⁶⁷ BND, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1855.

quatro palmos de sua superfície, comprometendo de forma considerável a estrutura. O movimento da correnteza, ao incidir sobre os pontos de maior altura, ameaçava provar o desmoronamento dos alicerces de sustentação. Em resposta, o governo autorizou o dispêndio de 428\$306 réis para a execução dos reparos necessários⁶⁶⁸.

Diferentemente da cheia de 1843, que prejudicou a construção de quase todos os lanços da estrada, a enchente de 1850 teve alcance mais restrito, concentrando-se sobretudo no lanço 16°. Ainda assim, foi suficiente para gerar transtornos, como atrasos na execução de obras e gastos imprevistos com consertos. A análise desse episódio, embora modesto, é relevante por evidenciar como as estradas provinciais estavam vulneráveis a eventos recorrentes, resultantes tanto de causas naturais quanto de ações humanas. Do mesmo modo, permite compreender como tais fatores de risco influenciavam a formulação de estratégias de prevenção, construção e conservação, conduzidas pela ROP.

Nessa proposição, o presente tópico se apoia em leis provinciais, planos orçamentários, discussões políticas, ofícios e relatórios da ROP, buscando compreender não apenas a dimensão técnica dos reparos e manutenções, mas também o papel da administração provincial na mediação entre as exigências da engenharia, as restrições financeiras e as pressões políticas. Ao tomar a enchente de 1850 como ponto de partida, pretendo demonstrar como episódios aparentemente pontuais se inseriam em dinâmicas mais amplas de gestão das obras públicas, sinalizando as fragilidades estruturais das estradas e os desafios enfrentados pela ROP na condução de seu planejamento viário.

4.3.1. Empedrar para conservar: métodos e estratégias para a conservação da estrada de Vitória

No Brasil do século XIX, a construção de estradas enfrentava desafios técnicos e ambientais que condicionavam a durabilidade e a funcionalidade das vias. Segundo Soraya Almeida e Simone Oliveira, nesse período predominavam técnicas portuguesas herdadas dos antigos romanos, que consistiam na escavação de uma trincheira com a largura do pavimento até atingir a rocha ou um solo firme. Sobre essa base assentava-se um lastro de terra argilosa e pedras (*stratumen*), que recebia uma camada de saibro, pedregulhos e cal para regularizar a superfície (*nucleus* ou *rudus*). As bordas eram reforçadas por cunhas de pedra (*margines*) e o topo pavimentado com lajes cortadas e ajustadas entre si (*summum dorsum* ou *summa crusta*).

⁶⁶⁸ APEJE, Série OP, Códice 23, fl. 208; Códice 24, fl. 25.

O traçado apresentava ainda uma leve elevação no eixo central, favorecendo o escoamento das águas para as laterais e reduzindo a penetração no leito⁶⁶⁹.

A partir da primeira metade do oitocentos, começou a difundir-se internacionalmente o sistema de *Mac Adam*, desenvolvido pelo engenheiro escocês John Loudon McAdam. Esse método prescindia do uso de grandes blocos de pedra e privilegiava a aplicação de sucessivas camadas de fragmentos de rocha quebrados em pequenas dimensões, compactados para formar uma superfície coesa e resistente⁶⁷⁰. No entanto, a adoção desse sistema no Brasil foi tardia e, em alguns casos, recebeu resistência das autoridades locais. A CMR, por exemplo, considerava que o método apresentava grandes dificuldades materiais e técnicas quando aplicado ao calçamento urbano, preferindo manter o modelo tradicional de lajes e pedras ajustadas⁶⁷¹. É importante observar que, no caso da estrada de Vitória de Santo Antão, não há menções nos relatórios de obras ao uso do *Mac Adam*. É provável que se manteve o emprego das técnicas mais tradicionais, com referências ao método escocês aparecendo apenas no calçamento de algumas ruas do Recife e em certos trechos e acessos que conectavam engenhos às margens da estrada principal.

O empedramento, independentemente do método utilizado, assumia papel central para a economia, pois possibilitava a circulação mais rápida e segura de mercadorias, especialmente em regiões produtoras de açúcar, café e outros gêneros destinados ao mercado interno e à exportação. Em áreas onde o solo encharcava com facilidade, o revestimento pétreo garantia a passagem de tropas de mulas e carroças durante todo o ano, reduzindo atrasos e perdas na entrega de produtos. Assim, sua implantação estava diretamente ligada à expansão das frentes agrícolas e ao fortalecimento de circuitos comerciais provinciais.

Além do aspecto econômico, havia também um componente sanitário. Na década de 1850, marcada por epidemias como a cólera e a febre amarela, autoridades médicas e administrativas associavam a melhoria do calçamento e a drenagem das vias urbanas e rurais à redução de focos de insalubridade. Segundo um relatório publicado 12 de fevereiro de 1856, a população da freguesia de Jaboatão enfrentava uma situação delicada durante a epidemia de cólera. A correspondência registrava inúmeros casos de vítimas fatais, incluindo socorristas que atuavam voluntariamente no suporte às ações da Comissão de Higiene. A crise afetou moradores de diversos engenhos às margens da estrada de Vitória, causando a morte de 37

⁶⁶⁹ ALMEIDA, Soraya; OLIVEIRA, Simone. *Origem, evolução e elementos construtivos da Estrada de Mangaratiba, primeira estrada de rodagem do Brasil*. Anais do Museu Paulista, São Paulo, Nova Série, v. 30, 2022, p. 09.

⁶⁷⁰ Ibidem, p. 10.

⁶⁷¹ BND, O Diário Novo, 12 de dezembro de 1854.

escravizados – 10 no engenho Santa Ana, 10 no Catende, 9 no Socorro, 4 no Velho e 4 no Bulhões⁶⁷².

Estradas enlameadas e com água estagnada eram vistas como ambientes propícios à proliferação de miasmas e doenças. O empedramento, ao facilitar o escoamento das águas pluviais e evitar a formação de poças, era compreendido como uma medida que, ao mesmo tempo, favorecia o comércio e contribuía para a salubridade pública.

Esse pano de fundo técnico, econômico e sanitário ajuda a compreender a polêmica que envolveu a construção da estrada de Vitória de Santo Antão nos anos iniciais da década de 1850. Segundo relatos publicados na imprensa política da época, o engenheiro Milet, a direção de Mamede Ferreira e o próprio governo provincial foram alvo de críticas por executarem os lanços do 16º ao 25º sem empedramento, além de optarem por reduzir a largura da estrada de 40 para 25 palmos. Milet justificava a decisão alegando que era necessário deixar o terreno “assentar” antes de aplicar o revestimento pétreo, evitando assim desperdício de material e esforço⁶⁷³.

Dessa maneira, entre 1850 e 1852, o governo provincial concentrou esforços na realização de reparos e novos empedramentos em cinco lanços da estrada construídos ainda na década de 1840: 1º, 3º, 4º, 5º e 15º. Em 1851, procedeu-se à arrematação do empedramento do 1º lanço da estrada de Vitória, que se encontrava deteriorado, ficando a execução sob responsabilidade de Antonio Francisco Paes de Mello Barreto⁶⁷⁴. Os demais lanços de empedramento, por sua vez, foram arrematados por Miguel Joaquim do Rego Barros, irmão de Francisco do Rego Barros.

A análise das cláusulas especiais do edital sinaliza a preocupação administrativa com a qualidade das pedras, o cumprimento dos prazos e a fiscalização das obras. Devido à complexidade do terreno, previa-se que os engenheiros da ROP realizassem inspeções antes da aplicação da segunda camada de pedras⁶⁷⁵. Entretanto, o responsável pela obra não cumpriu os requisitos técnicos nem os prazos estabelecidos, resultando em multa e na conclusão dos empedramentos por administração direta⁶⁷⁶. Posteriormente, Miguel Joaquim do Rego Barros teve a multa anulada, em decisão de 8 de agosto de 1851⁶⁷⁷.

A partir de 1855, a ROP intensificou as intervenções na estrada, publicando uma série de editais de arrematação que englobavam trechos entregues desde 1851. Essa fase mais ativa

⁶⁷² BND, Diário de Pernambuco, 12 de fevereiro de 1856.

⁶⁷³ Ibidem, 13 de fevereiro de 1851.

⁶⁷⁴ Ibidem, 17 de dezembro de 1851.

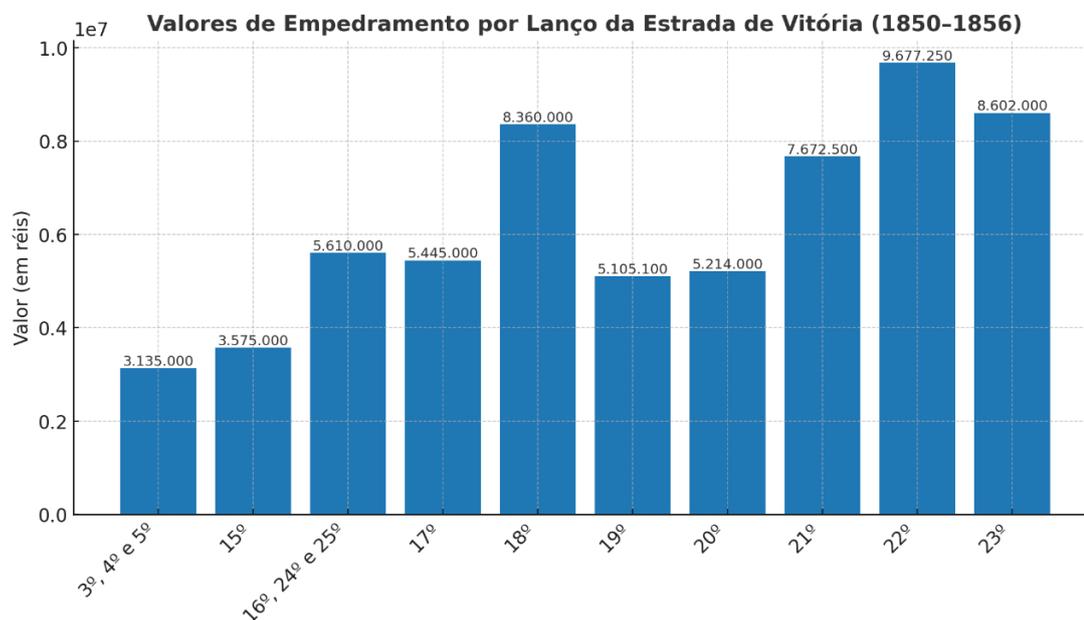
⁶⁷⁵ Ibidem, 2 e 25 de julho de 1850.

⁶⁷⁶ APEJE, Série OP, Códice 28, fl. 225.

⁶⁷⁷ Ibidem, Códice 35, fl. 293-294.

visava adequar a estrada às exigências técnicas e às demandas econômicas e sanitárias do período. Entre os trechos contemplados estavam os lanços 16º, 17º e 18º, bem como um conjunto que incluía os lanços 19º a 22º, com destaque para o 21º, arrematado por Abílio Fernandes Trigo de Loureiro, e o 23º, por José Fernandes Monteiro⁶⁷⁸.

Figura 7 Valores arrematações de empedramentos de lanços da estrada de Vitória (1850-1857)⁶⁷⁹



Dentre os investimentos desse período, destacam-se, em ordem respectiva, os lanços 22º, 23º, 18º e 21º, conforme o gráfico. Na década de 1850, segundo indicam os processos de arrematação dos empedramentos, a prioridade governamental foi direcionada aos trechos situados entre o termo de Vitória, o engenho Moreno e a freguesia de Santo-Amaro de Jaboatão. Essa região reunia alguns dos principais engenhos da província, e os melhoramentos materiais eram fundamentais para viabilizar o escoamento da produção e reduzir os custos logísticos.

O 22º lanço foi o que mais demandou recursos, devido às adversidades do terreno, como alagamentos frequentes e a presença de pedras robustas durante as escavações. Tais condições aumentaram o risco e a dificuldade da obra, retardando o processo de arrematação. O edital correspondente permaneceu por várias semanas publicado no *Diário de Pernambuco*, até que, em julho de 1856, o governo provincial ordenou a paralisação dos processos licitatórios e a revisão dos orçamentos. Essa suspensão afetou também outros trechos, como os lanços 20º e

⁶⁷⁸ BND, Diário de Pernambuco, 2 de junho de 1853; Ibidem, 8 de janeiro, 19 de abril e 21 de novembro de 1855; Ibidem, 11 de abril e 22 de dezembro de 1856; Ibidem, 17 de agosto, 14 de setembro e 22 de outubro de 1857.

⁶⁷⁹ Gráfico foi elaborado com base na de publicação ofícios e editais de arrematação no *Diário de Pernambuco* e nos ofícios e relatórios trocados entre empregados da ROP e presidência entre 1850 e 1857.

21^{o680}. Assim, em abril de 1857 as obras de empedramento do 22^o lanço foram reavaliadas em 10:967\$550 réis, um acréscimo de 1:290\$300 réis, importante para assegurar uma maior rentabilidade para o arrematante⁶⁸¹.

De acordo com relatório da Comissão de Avaliação das Obras Públicas, até novembro de 1855 boa parte da Estrada de Vitória já se encontrava empedrada. Entretanto, os comissionados apontaram problemas em diversos trechos, com destaque para o 17^o lanço. Executado por administração direta, esse segmento apresentava buracos e arruinamentos que comprometiam o transporte de mercadorias. O relatório observava que, se as pedras tivessem sido colocadas na altura necessária e se o trecho tivesse recebido o devido abaulamento – técnica que permitia a drenagem das águas pluviais e impedia o acúmulo de poças nas laterais –, muitos dos transtornos relatados pelos proprietários teriam sido evitados⁶⁸².

O relatório sustentava que a administração direta das obras apresentava graves problemas de execução, atribuídos à baixa qualificação dos empregados da Repartição e à ausência de especialização entre os trabalhadores livres recrutados. Embora, em teoria, o modelo direto possibilitasse maior controle e, conseqüentemente, melhor qualidade em relação ao sistema de arrematação, as fragilidades observadas nos lanços analisados indicavam que, na prática, esse formato mostrava-se mais oneroso e incapaz de produzir resultados satisfatórios. O caso do 17^o lanço exemplifica tais limitações, evidenciando dificuldades técnicas e de supervisão que comprometiam a obra. Ainda assim, a Comissão não apresentou avaliação equivalente sobre os lanços executados por arrematação, restringindo sua crítica à execução direta. Essa assimetria sugere que o relatório pode ter sido guiado por um viés de confirmação, possivelmente vinculado a interesses administrativos ou políticos na defesa de um modelo em detrimento do outro.

Essa tensão entre discursos técnicos e práticas administrativas também se projetava na imprensa provincial. Em abril de 1857, por exemplo, uma correspondência assinada pelo pseudônimo “O Bemtevi” e publicada no periódico *O Liberal Pernambucano* criticou duramente o diretor das obras públicas, acusando-o de relegar ao “completo esquecimento” o empedramento da estrada de Vitória na região do Timbó, engenho Serraria, nas proximidades da serra das Russas. O episódio sinaliza que as críticas à condução das obras não se restringiam a relatórios técnicos ou disputas internas da instituição, mas alcançavam a opinião pública, sendo acompanhadas por um tom de cobrança moral e política. A pronta reação do engenheiro

⁶⁸⁰ BND, Diário de Pernambuco, 12 de julho de 1856.

⁶⁸¹ Ibidem, 4 de abril de 1857.

⁶⁸² Ibidem, 9 de novembro de 1855.

responsável, Feliciano Rodrigues da Silva, que atribuiu o atraso à fase final de planejamento e à necessidade de autorização superior do engenheiro Milet – que tornava a prestar serviços à ROP –, demonstra a sensibilidade dos técnicos às acusações veiculadas na imprensa. A réplica do “Bemtevi”, insistindo que a realidade de descaso superava qualquer justificativa hierárquica, reforça a percepção de que havia uma frustração e um impacto social e econômico com o ritmo das intervenções e uma vigilância crítica sobre o uso de recursos públicos⁶⁸³.

Esses elementos indicam que o processo de empedramento da estrada de Vitória de Santo Antão, na década de 1850, foi marcado por uma complexa interação entre condicionantes técnicos, interesses econômicos, disputas administrativas e pressões sociais. As dificuldades impostas pelo terreno e pela disponibilidade de mão de obra especializada influenciavam diretamente o custo e o ritmo das intervenções, tornando tanto a administração direta quanto a arrematação passíveis de críticas. Enquanto relatórios oficiais tendiam a privilegiar interpretações que reforçassem determinadas opções administrativas, casos como o do 17º e do 22º lanço expõem que problemas de execução e revisões orçamentárias eram recorrentes, independentemente do modelo adotado. A repercussão do atraso no trecho do Timbó, veiculada e debatida na imprensa, evidencia que a construção e conservação da estrada eram questões de interesse público, nas quais se cruzavam demandas por eficiência, fiscalização do gasto e manutenção de fluxos comerciais vitais para a economia provincial. Assim, a estrada de Vitória não era apenas uma obra de infraestrutura, mas um espaço de disputa simbólica e material, no qual se refletiam as tensões e expectativas de uma província em transformação.

4.3.2. Arrematar para conservar: planejamento, fiscalização e estratégias para a manutenção permanente da estrada de Vitória

A conservação das obras viárias e a realização de reparos constituíam um desafio contínuo para a administração provincial no século XIX, especialmente em estradas como a de Vitória de Santo Antão, cujas condições naturais e climáticas aceleravam o desgaste do pavimento. Garantir a durabilidade dos empedramentos exigia não apenas intervenções periódicas, mas também a articulação entre fiscalização técnica, recursos orçamentários e mão de obra qualificada.

De acordo com o regulamento de 1850, a ROP, ou “Diretoria das Obras Públicas”, era responsável pela direção, inspeção e conservação das obras. Em seu terceiro título, onde tratava especificamente da conservação das obras públicas, o regulamento abrangia essa atribuição à

⁶⁸³ BND, O Liberal Pernambucano, 28 e 30 de abril de 1857.

realização de pequenos reparos em edifícios, limpezas de rios e outras atividades, que eram incumbidas aos chefes de seção, que as executavam por meio de um guarda de conservação. O artigo 47 do regulamento definia requisitos básicos para se exercer a função: ser livre, ter entre 18 e 50 anos, experiência prévia na execução de estradas, possuir bons costumes, ser “morigerado” e não possuir enfermidades capazes de comprometer o desempenho de suas atribuições⁶⁸⁴.

Os guardas de conservação eram contratados para fazer a execução permanente de estradas escolhidas pelo presidente provincial. As estradas poderiam ser divididas em distritos, contendo cada uma um desses empregados, que vigiava e trabalhava em benefício de sua manutenção. Certo número de distritos podia formar uma esquadra, cuja vigilância especial seria confiada a um conservador. Para a escolha dos conservadores, havia uma predileção pelas habilidades de leitura e escrita, maior inteligência e zelo no cumprimento dos deveres. Dentre as atribuições dos guardas de conservação residentes nas proximidades de cada distrito, estava a de manter a normalidade da obra, reestabelecendo sua qualificação em caso de problemas. Para tanto, os guardas trabalhavam em todos os dias úteis⁶⁸⁵.

Os conservadores trabalhavam em contato direto com os engenheiros e os acompanhava durante os exames dos serviços. Ao conservador também era designada a responsabilidade de passear e vigiar os espaços, evitando possíveis irregularidades e condutas ilícitas. Em caso de acidente mais grave em um distrito, ao conservador ainda havia a prerrogativa de convocar os demais guardas pertencentes à esquadra para dar suporte na superação do agravo⁶⁸⁶.

Ademais, o regulamento também endossa que as chuvas e demais “intempéries atmosféricas” não os isentavam dessas obrigações. Muito pelo contrário, era justamente no período de inverno que as atribuições executadas pelos guardas de conservação e conservadores ganhava forma. Manter os distritos secos, todavia, era um desafio quase impossível. Segundo Nabuco de Araújo, a água que se acumulava nas estradas costumava penetrar o solo com facilidade devido às pisadas dos cavalos e fissuras provocadas pelas rodas dos carros. Diferentemente do calçamento por “macadame”, que acumulavam pedras cada vez menores para bloquear eventuais passagens de água, os empedramentos tradicionais eram insuficientes para manter a estrada seca, mesmo com o declive dos abaulamentos. Para Nabuco de Araújo a

⁶⁸⁴ Regulamento da Diretoria de Obras Públicas de 7 de maio de 1850 (BND, Diário de Pernambuco, 16 de maio de 1850).

⁶⁸⁵ Ibidem.

⁶⁸⁶ Ibidem.

única alternativa para a ROP era arrematar trabalhadores para promover a manutenção da superfície lisa das estradas, facilitando o escoamento pluvial⁶⁸⁷.

Entretanto, em caso de execução por arrematação a conservação permanente das obras, que acarretava na contratação e manutenção desses funcionários, só acontecia após o recebimento definitivo das obras. Uma das práticas tradicionais da instituição era o pagamento da penúltima parcela aos arrematantes após o recebimento provisório da obra, condicionando a última parcela a conservação dos trabalhos pelo período de um ano. O objetivo da prática era proteger a administração provincial da entrega de obras desqualificadas e assegurar, pelo período mínimo de um ano, a conservação dos lanços arrematados⁶⁸⁸.

A conservação das estradas provinciais, todavia, sofreu com o descaso dos arrematantes e da própria administração provincial. Pelo menos assim argumentou Mamede Ferreira em um comunicado publicado em resposta às críticas endereçadas pelo inspetor da Tesouraria da Fazenda Provincial, João Pedro da Silva. Em sua observação, havia assumido a direção da instituição em um momento delicado, marcado pelo estado calamitoso em que se encontravam as estradas provinciais devido ao “desleixo de governos anteriores e mesmo arrematantes com a conservação das estradas”⁶⁸⁹. Nesse sentido, ainda que a legislação impusesse a aplicação de suspensões e multas, eram recorrentes os casos em que os arrematantes, por razões distintas, não cumpriam as condições previstas em contrato.

De acordo com um relatório assinado por Mamede Ferreira em 1852, o governo provincial investiu nesse ano a quantia de 40:000\$000 réis para a realização de reparos e conservação permanente de todas as estradas⁶⁹⁰. A respeito da estrada de Vitória, os serviços de conservação dos lanços construídos ou finalizados sob a direção de Mamede Ferreira foram iniciados a partir de 1852, um ano após a entrega dos recebimentos provisórios. Os contratos de conservação dos distritos alinhados com os arrematantes eram assinados pelo período de 10 a 12 meses e os valores variavam conforme a extensão do trecho a ser conservado e dos fatores naturais de risco e eram pagos em prestações mensais de uma décima parte⁶⁹¹⁶⁹². Em média, cada distrito acarretava no pagamento de 2:000\$000 a 2:500\$000 réis. Alguns arrematantes, no entanto, costumavam contratos que poderiam incluir vários distritos ou até uma esquadra. Um

⁶⁸⁷ Araújo, 1847, p. 28.

⁶⁸⁸ “Regulamento para as arrematações, e feitura das obras publicas da provincia, com as condições geraes, impostas aos arrematantes”, 11 de julho de 1843 (BND, Diário de Pernambuco, 5 de setembro de 1843).

⁶⁸⁹ BND, Diário de Pernambuco, 17 de abril de 1850.

⁶⁹⁰ BND, O Diário Novo, 10 de março de 1852.

⁶⁹¹ BND, Diário de Pernambuco, 7 de novembro de 1853.

⁶⁹² *Ibidem*, 13 de novembro de 1855.

edital de arrematação de esquadra da estrada de Vitória publicado em setembro de 1856, por exemplo, sinalizou que a obra totalizava 8:500\$000 réis⁶⁹³. De maneira pública, o presidente José Bento da Cunha de Figueiredo demonstrava satisfação com os serviços realizados pelos conservadores das estradas. Para ele, os lanços 14º e 17º, que costumavam ser castigados e se tornavam intransitáveis durante o inverno haviam conseguido conservar seu calçamento, achando-se em bom estado⁶⁹⁴.

Os arrematantes poderiam empregar, conforme ofício provincial, o número de empregados que acreditasse ser suficiente, desde que a estrada apresentasse uma conservação adequada aos termos em contrato⁶⁹⁵. No entanto, o governo provincial buscava alternativas para aumentar o número de trabalhadores livres nos canteiros de obras das estradas provinciais. Quando foi iniciado o processo de arrematação da conservação do 2º e 3º termo da estrada de Vitória, por exemplo, a administração ofereceu o benefício de 10% em cima do valor final em caso de o arrematante arrematar para os serviços pelo menos metade de trabalhadores livres⁶⁹⁶. Essas estratégias se inseriam em um contexto mais amplo de incentivo à arrematação de trabalhadores livres para ofícios urbanos e concentração dos escravizados na produção agrária. Contudo, havia também a defesa de um projeto administrativo, pautado em concepções *modernas* e na desvalorização da mão de obra escravizada perante o trabalho livre.

Uma das estratégias adotadas pelo governo provincial para garantir recursos destinados à conservação das estradas foi o estabelecimento de casas de barreira para a cobrança de pedágios. A prática, conhecida desde o período colonial, foi regulamentada pela Lei nº 9, de 12 de junho de 1835, que conferia aos presidentes de província autonomia para indicar os pontos de cobrança e fixar os valores das taxas, desde que aprovados pela ALP. De acordo com a legislação, a receita obtida com as barreiras destinava-se, entre outros investimentos, à manutenção das próprias estradas, assegurando reparos e conservação permanente⁶⁹⁷.

No relatório presidencial de 1853, o presidente Francisco Antônio Ribeiro registrou que autorizara o estabelecimento de barreiras após a conclusão de grande parte dos processos de arrematação dos lanços da estrada de Vitória. Assim, a construção dos pontos de arrecadação

⁶⁹³ BND, Diário de Pernambuco, 18 de setembro de 1856.

⁶⁹⁴ Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1855 o exm. sr. conselheiro Dr. José Bento da Cunha e Figueiredo, presidente da mesma província. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1855.

⁶⁹⁵ BND, Diário de Pernambuco, 28 de junho de 1854.

⁶⁹⁶ Ibidem, 15 de novembro de 1855.

⁶⁹⁷ APEJE, Col. das Leis Provinciais de Pernambuco, Lei de nº 9. 12 de junho de 1835.

ocorreu de forma simultânea às obras viárias. A tarifa então vigente era de \$80 réis por animal, valor justificado pelo presidente como compensação pela possibilidade de percorrer cerca de oito léguas com facilidade e segurança, poupando tempo, reduzindo riscos de perda de animais e cargas e evitando transtornos típicos de caminhos irregulares, íngremes ou lamacentos na estação chuvosa⁶⁹⁸.

Francisco Ribeiro defendia, com ênfase, a conservação das estradas pelo sistema de arrematação, associada à arrecadação proveniente das casas de barreira. Para ele, os arrematantes interessados na conservação da estrada de Vitória deveriam concorrer também à arrematação do respectivo ponto de cobrança, de modo que a experiência em um serviço favorecesse a execução do outro e que a licitação conjunta garantisse a manutenção de um corpo regular de funcionários dedicados a essas funções.

No comunicado presidencial de 1855, determinou-se que, a cada duas léguas de estrada provincial, fosse instalada uma casa de barreira, medida voltada a evitar desvios e manobras irregulares no transporte de mercadorias. Nesse mesmo documento, foi autorizada a construção de duas novas barreiras: uma na Ponte dos Carvalhos e outra nas proximidades da povoação de Santo-Amaro de Jaboatão, sobre a ponte do rio Una. Esta última, erguida em 1854, possuía planta retangular, dois compartimentos para guarda e cobrador, cobertura em meia-água protegida por parapeito e encontrava-se, à época, em bom estado de conservação, ao custo de 2:233\$000 réis⁶⁹⁹.

Na estrada de Vitória, portanto, as casas de barreira desempenharam papel decisivo no financiamento das obras de conservação, articulando-se a outras fontes de receita e refletindo as estratégias econômicas e políticas do governo provincial. No entanto, o êxito financeiro dessas medidas não eliminava os desafios administrativos relacionados à forma de execução das obras. É nesse ponto que se insere o parecer do diretor da ROP, Mamede Ferreira, sobre a proposta governamental de adotar exclusivamente o sistema de arrematação para a conservação – questão levantada pelo governo anterior, mas que suscitaria debates acerca da eficiência, do controle e da gestão da mão de obra empregada.

Anexado ao relatório provincial de 1855, o parecer de Mamede Ferreira apresenta um balanço do andamento das obras sob administração e fiscalização da ROP. Entre os tópicos

⁶⁹⁸ Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, apresentou na abertura da sessão ordinaria em o 1.º de março de 1853 o exm. presidente da mesma provincia, Francisco Antonio Ribeiro. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco.

⁶⁹⁹ Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinaria de 1855 o exm. sr. conselheiro Dr. José Bento da Cunha e Figueiredo, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1855.

abordados, a conservação por arrematação mereceu destaque. Conforme a Lei Provincial nº 320, era possível arrematar a conservação por períodos de um ano, prática apoiada pelo presidente e outros agentes administrativos. A estrada de Vitória havia sido pioneira nesse modelo, servindo de caso inicial para sua avaliação⁷⁰⁰.

Segundo Mamede, os dez meses de experiência revelaram problemas significativos. Um dos mais graves era a indefinição, por parte dos licitantes, quanto à diferença entre “reparo” e “conservação”. A ausência de parâmetros claros gerava dúvidas recorrentes e dependência de parecer técnico dos engenheiros provinciais⁷⁰¹. A própria classificação de “ruína”, ao ficar a critério do engenheiro, criava um duplo risco: de um lado, a possibilidade de privar o arrematante de pagamentos totais ou parciais devido a uma pequena parte não executada ou a um equívoco técnico, produzindo injustiças; de outro, a pressão para que o engenheiro aprovasse a obra, temendo cometer tais injustiças. Embora não mencione explicitamente abusos ou interferências, a argumentação de Mamede sugere que a subjetividade desse julgamento comprometia a fiscalização e a emissão dos termos de recebimento.

Por fim, o diretor afirmou não ter constatado melhorias evidentes na limpeza e conservação da estrada ao longo do contrato, o que o levou a recomendar que o sistema de arrematação não fosse mantido para a estrada de Vitória. Sua posição, fundamentada em observações práticas e na percepção de fragilidades estruturais, refletia um ceticismo em relação à capacidade do modelo em garantir resultados consistentes na manutenção das vias provinciais⁷⁰².

Assim, o caso da estrada de Vitória de Santo Antão evidencia que, embora a criação de casas de barreira e a adoção do sistema de arrematação tenham representado instrumentos centrais para financiar e organizar a conservação das vias provinciais, sua eficácia dependia de uma gestão administrativa capaz de conciliar fiscalização técnica, clareza contratual e estabilidade no fluxo de recursos. Para o presidente, a experiência de um serviço contribuía diretamente para o exercício do outro: a licitação conjunta das casas de barreira e da conservação dos lanços não só viabilizava a aplicação eficiente dos recursos, como também assegurava a regularidade de um corpo de funcionários dedicados a esses serviços.

As tensões identificadas no parecer de Mamede Ferreira revelam que o equilíbrio entre arrecadação e manutenção era frágil, e que a execução das obras estava sujeita a disputas

⁷⁰⁰ Relatório que a Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1855 o exm. sr. conselheiro Dr. José Bento da Cunha e Figueiredo, presidente da mesma província. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1855, pp. 121-122.

⁷⁰¹ Ibidem.

⁷⁰² Ibidem.

interpretativas e limitações estruturais da máquina provincial. Apesar de suas críticas e recomendações contrárias ao sistema de arrematação, a conservação permanente da estrada de Vitória continuou sendo realizada por esse método. Para completar, a pressão vivenciada por Mamede no exercício de seu cargo de diretor, diante das dificuldades administrativas e do conflito entre avaliação técnica e interesses políticos, culminou em seu afastamento dois anos mais tarde.

Esse contexto de complexidade administrativa e das negociações sobre o uso e transformação do espaço viário se articula a outro aspecto crucial da política de obras públicas: os processos de desapropriação por utilidade pública, necessários para viabilizar traçados, alargamentos e obras complementares nas estradas provinciais. Na prática, porém, esse procedimento gerou conflitos com proprietários de engenhos relevantes para a região, como será analisado adiante.

4.3.3. Processo de desapropriação, pagamento de indenizações e administração viária: a defesa da propriedade e a utilidade pública

As discussões sobre desapropriação por utilidade pública ganharam força na década de 1840, inicialmente no contexto municipal da Corte e, posteriormente, no âmbito provincial. No parlamento, esses debates culminaram na promulgação da Lei nº 129, de 2 de maio de 1844, que estabeleceu critérios para a verificação da utilidade pública, procedimentos de comunicação aos proprietários e regras de indenização. Criava-se, assim, um marco regulatório para orientar os processos em toda a província⁷⁰³.

Essa legislação abrangia, entre outros fins, a abertura e o alargamento de estradas, a construção de pontes e aquedutos e a manutenção de vias essenciais à circulação de pessoas e mercadorias, enquadrando-se diretamente na estratégia de conservação e ampliação da estrada de Vitória de Santo Antão. A verificação da utilidade, nos casos de desapropriação para obras viárias, cabia ao Presidente de Província, que determinava a publicação, pela imprensa, de editais acompanhados do plano da obra e da relação dos proprietários possivelmente afetados ou da descrição detalhada de suas propriedades.

Um desses editais foi publicado em 4 de julho de 1854, comunicando a credores hipotecários e demais interessados que determinadas casas seriam desapropriadas, e informando que os respectivos proprietários seriam pagos pelo que lhes era devido, contando-se o prazo de 15 dias a partir da data. Entre os procedimentos autorizados, constava o pagamento

⁷⁰³ APEJE, Lei Provincial de nº 129. 12 de maio de 1844. Col. das Leis Provinciais de Pernambuco.

de 60\$000 réis pela demolição de uma casa de taipa situada na direção do 21º lanço da estrada de Vitória, pertencente a D. Rita de Cássia Pessoa de Mello⁷⁰⁴. As indenizações, contudo, não eram pagas apenas em casos de demolição de edifícios. Tanto na imprensa como nos ofícios e relatórios da ROP há menções a processos de desapropriação de terrenos e de matas virgens durante a construção da estrada. Em 9 de julho de 1845, por exemplo, o governo provincial autorizou a desapropriação de terrenos para a expansão do 9º e 12º lanços⁷⁰⁵. Um mês depois, foi a vez de dois grandes terrenos nos engenhos Caxito e Bulhões serem indenizados para a passagem da estrada, conforme o art. 28 da Lei nº 129⁷⁰⁶. Para cada braça cúbica de mata virgem derrubada, pagava-se a importância de 4\$000 réis⁷⁰⁷.

Quando havia contestação, o presidente recebia as reclamações e avaliava com seus pares a procedência dos questionamentos. Caso a reclamação fosse considerada procedente, autorizava-se a modificação do plano; se julgada improcedente, a tramitação do pagamento das devidas indenizações seguia para apreciação da Assembleia. Os engenheiros provinciais tinham papel ativo nesses processos, intermediando o diálogo entre os agentes passíveis de indenização, os arrematantes e o presidente, e negociando ajustes no traçado, valores e condições de pagamento.

Nesse contexto, destaca-se também a questão das casas de apoio. Em 15 de julho de 1852, um ofício publicado pela administração provincial ressaltava a importância dessas construções para o funcionamento da obra, citando uma casa erguida entre os 24º e 25º lanços da estrada, no Engenho Bento Velho, destinada a abrigar os encarregados da administração. No documento, recomendava-se que, em caso de incômodo, o proprietário recorresse aos meios legais, provando o dano ou prejuízo e convencendo a Fazenda Pública⁷⁰⁸.

Pouco tempo depois, um episódio envolvendo o mesmo engenho deu origem a um conflito amplamente divulgado. Em 1853, o periódico *O Liberal Pernambucano* publicou correspondência sobre a derrubada de uma casa de palhoça erguida no 25º lanço, em terras do engenho Bento Velho, e a insatisfação do seu proprietário, Pedro Bezerra Pereira de Araújo Beltrão. Segundo Beltrão, a palhoça havia sido construída com madeiras e materiais de sua propriedade, sem que lhe fosse dada “a menor satisfação”, e, após a conclusão da obra, encontrava-se em ruínas, servindo a “interesses escusos”, como prostíbulos. Ao ordenar sua derrubada, foi confrontado pelo engenheiro Félix Ramos Lieutier, que argumentou que, mesmo

⁷⁰⁴ BND, Diário de Pernambuco, 4 de julho de 1854.

⁷⁰⁵ BND, O Diário Novo, 9 de julho de 1845.

⁷⁰⁶ BND, O Diário Novo, 13 de agosto de 1845.

⁷⁰⁷ BND, O Diário Novo, 14 de agosto de 1845.

⁷⁰⁸ BND, Diário de Pernambuco, 19 de julho de 1852.

após o término do lanço, a casa ainda seria utilizada pelos trabalhadores. Beltrão enviou petição ao governo provincial, mas esta foi indeferida. Ele acusou o diretor Mamede Ferreira, o engenheiro Lieutier e o ajudante Bernardino Nunes de Oliveira de caluniá-lo junto ao presidente, que o denunciou com base no art. 178 do Código Penal – que punia “destruir, abater, inutilizar, danificar monumentos e edifícios e bens públicos ou quaisquer outros objetos destinados à utilidade, decoração ou recreio público” –, com agravante de premeditação. O proprietário teve de pagar fiança para responder ao processo⁷⁰⁹.

A carta publicada no jornal tinha, segundo Beltrão, o objetivo de “dar satisfação aos concidadãos” e “desmascarar as falsidades desses homens”. Ele contestou a utilidade pública da palhoça, afirmando que “a utilidade já havia se esgotado com o acabamento do 25º lanço”, como demonstrava o estado deplorável da construção. No interrogatório, declarou ser homem de valores e defensor de suas propriedades, acusando o ajudante Bernardino de mentir ao relatar que ele teria dirigido palavras ofensivas ao diretor e ao presidente – algo que, segundo Beltrão, se comprovava pelas contradições das testemunhas Manoel Soares, João Marques, João Francisco Martinho Gomes, Luiz e outra não identificada. O próprio Beltrão admitiu ter conversado previamente com as testemunhas, o que indica possível influência nos depoimentos⁷¹⁰.

Ele relatou que, durante a construção dos 24º e 25º lanços, foram tomadas quase 2.000 braças de terras sem processo legal de desapropriação, contrariando a Lei Provincial nº 9 e a Lei nº 129. Além disso, teriam ocorrido cortes de madeira, abertura de picadas, escavações indevidas, remoção de terras e alagamento de áreas, por ordem do engenheiro Feliciano. O engenheiro Rafael, por sua vez, teria autorizado a moradia de pessoas em sua propriedade sem dar satisfação ou pagar indenização. Conforme registrado no relatório de Lieutier de 15 de novembro de 1851, foram edificadas com madeiras de Beltrão sete ranchos, uma casa de administração, cinco estribarias e outras barracas menores. O proprietário ainda acusou trabalhadores de furtarem toras de madeira⁷¹¹.

Na sua defesa, invocou novamente as leis provinciais nº 9 e nº 129 para sustentar que, no caso, não havia ocorrido a destruição de um bem de utilidade pública, mas sim a retirada de uma estrutura cuja função já se encerrara, o que, a seu ver, lhe dava direito à indenização⁷¹².

⁷⁰⁹ BND, O Liberal Pernambucano, 9 de abril de 1853.

⁷¹⁰ Ibidem.

⁷¹¹ Ibidem.

⁷¹² Ibidem.

O litígio mencionado, enquanto estudo de caso, evidencia a tensão entre a defesa dos direitos individuais de propriedade e a noção de utilidade pública, defendida pelo governo provincial e implementada por meio de dispositivos legais e repartições públicas no século XIX. A construção da estrada de Vitória, amparada em legislações específicas e executada pela ROP, implicou a imposição de procedimentos de desapropriação, pagamentos de indenizações e ocupações temporárias que nem sempre ocorreram de forma pacífica. Para os proprietários, os impactos sobre terras, edificações e recursos naturais representavam prejuízos materiais e afronta à autoridade privada. Para a administração provincial, tratava-se de assegurar o avanço de uma infraestrutura estratégica para o escoamento da produção e a integração territorial, ainda que isso tensionasse os limites entre a esfera pública e os interesses particulares.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente tese analisou a trajetória e a relevância da Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco entre 1835 e 1857, enfatizando seu papel na urbanização, no desenvolvimento do mercado de edificações e nas disputas políticas provinciais. Desde sua institucionalização, pela Lei Provincial nº 9 e o regulamento provisório de 10 de agosto de 1835, a ROP consolidou-se como espaço privilegiado de articulação entre técnica, administração e poder político. A ROP não apenas executava obras: produzia diagnósticos, organizava rotinas administrativas, regulamentava formas de execução, distribuía cargos e funções e mediava conflitos de interesse, tornando-se decisiva na dinâmica socioeconômica e política da província.

No primeiro capítulo, *A Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco: modernização administrativa e necessidades urbanas (1835-1857)*, demonstrou-se que a instituição esteve no centro de disputas políticas partidárias, servindo de arena para os embates entre *baronistas* e *praieiros* e, posteriormente, para os arranjos da chamada *Conciliação*. A ROP foi peça fundamental no plano geral de melhoramentos urbanos, desarticulada durante o domínio *praieiro* e reaproveitada politicamente pelos conservadores na década de 1850, tornando-se objeto central de discussões ao longo de mais de duas décadas.

O segundo capítulo, *Os caminhos das arrematações: tradição colonial, modernização urbana e as hastas públicas da Província de Pernambuco (1835-1857)*, evidenciou a ROP como mediadora entre interesses administrativos, políticos e econômicos. O estudo do sistema de arrematações mostrou que o mercado das obras públicas era permeado por continuidades coloniais e novas práticas administrativas, nas quais se entrelaçavam interesses econômicos, técnicos e políticos. A terceirização dos serviços, a elaboração orçamentária, a fiscalização e os editais públicos indicam o quanto a repartição se relacionava com fluxos de capitais e possibilitava a ascensão de determinados agentes sociais. Ao mesmo tempo, a trajetória institucional sinaliza que decisões técnicas e financeiras eram indissociáveis de negociações e pressões políticas, tornando a ROP um espaço constantemente em disputa.

O terceiro capítulo, *“Como as veias para o sangue”*: um estudo de caso sobre a construção da estrada de Vitória de Santo Antão (1838-1857), permitiu observar a operacionalização de projetos, planos, contratos e canteiros de obras. A análise do cotidiano da engenharia provincial – desde a distribuição de lanços entre arrematantes até a gestão de trabalhadores e a resolução de imprevistos – evidenciou que a instituição articulava práticas administrativas, normas jurídicas, saberes técnicos e estratégias de poder. A ROP definia critérios de validade técnica, planejamento eficiente e gestão adequada dos recursos públicos,

legitimando decisões por meio de discursos associados ao *progresso* e à *modernização*, ainda que sujeita às orientações dos presidentes provinciais, às pressões econômicas e às disputas políticas.

Do ponto de vista historiográfico, esta pesquisa dialoga com diferentes trabalhos que analisam as articulações entre o setor de obras públicas, a política e a sociedade no Brasil oitocentista. A leitura de Izabel Marson, especialmente em *O Império do progresso*, destacou a relevância política da ROP no contexto da década de 1840, quando discursos de *modernização* serviam de instrumentos de legitimação e disputa. Marcus Carvalho e Bruno Câmara permitiram situar a instituição dentro de um contexto insurrecional e às tensões entre trabalho livre e escravizado, aspecto também ressaltado por Marcelo Mac Cord em *Artífices da cidadania*, ao mostrar como o mercado urbano e as práticas de ofício eram atravessados por essas dinâmicas. Raimundo Arrais e Silvio Mendes Zancheti contribuíram para compreender a trajetória institucional da ROP como parte de um processo mais amplo de normatização e administração da cidade. Suzana Cavani Rosas possibilitou pensar a inserção da repartição no contexto político da *Conciliação*, enquanto Claudia Poncioni e Gilberto Freyre ofereceram referências indispensáveis sobre engenheiros estrangeiros, como Vauthier e Milet. Por fim, teses e estudos complementares, como os de Télió Cravo, sobre mercado de trabalho e obras públicas em Minas Gerais, ampliaram a perspectiva comparativa. Ao tomar esses referenciais, foi proposta uma leitura da ROP enquanto ator político, agente econômico e legitimador, ressaltando que a institucionalização da engenharia não pode ser dissociada das disputas sociais e políticas do período, nem tampouco de um contexto historiográfico mais amplo.

Mesmo diante das mudanças ocorridas após a década de 1850 – como a expansão das ferrovias, o crescimento das empresas privadas de serviços urbanos e a introdução de novos serviços, como iluminação a gás, esgotamento sanitário e reformas portuárias – a ROP manteve sua relevância como instância reguladora, fiscalizadora e normatizadora⁷¹³. Embora seu papel executor tenha diminuído, o legado institucional da repartição sedimentou práticas administrativas e técnicas que moldaram a relação entre governo provincial e setor privado. Esse período de transição abre caminhos para pesquisas futuras, permitindo analisar os usos das estradas e das infraestruturas supervisionadas pela ROP em interação com a malha ferroviária e com o crescimento urbano do Recife e do interior da província.

Além de suas funções institucionais, a ROP deve ser analisada também a partir das trajetórias individuais. Henri-Auguste Milet e Mamede Ferreira são casos reveladores. Milet,

⁷¹³ Zancheti, 1989, pp. 95-100.

ao combinar a prática da engenharia com sua inserção nas elites agrárias, transitava entre engenheiro, funcionário público e grande proprietário, articulando formação técnica e *modernização* conservadora. Mamede Ferreira, após ser pressionado a deixar o cargo de diretor em 1857, fundou a Empresa Mamede, disputando contratos provinciais e evidenciando a passagem do papel burocrático ao empresarial. Debates posteriores sobre a contratação dessas empresas indicam tensões em torno da publicidade, da legitimidade e dos interesses econômicos, abrindo novas frentes de pesquisa sobre a relação entre técnica, política e economia.

Em discussão parlamentar de julho de 1858, por exemplo, o deputado Souza Reis criticou a contratação das empresas “Mamede” e “Milet” para a execução de obras viárias e edificações urbanas na província, como as estradas do Norte, de Paudalho a Nazaré, e de Tamandaré a Sirinhaém. Embora respaldada pelo regulamento de 1851, que permitia tratativas com empresas privadas, a contratação foi questionada por não atender aos procedimentos legais exigidos: ausência de concorrência prévia, falta de estudos detalhados de plano e orçamento, ausência de fiança, adiantamento orçamentário sem autorização legislativa e depósito insuficiente de recursos. A discussão evidenciou divergentes quanto à transparência do processo: enquanto os deputados Teixeira de Sá e Vilella alegaram não haver irregularidade, Souza Reis sustentou que a publicidade foi comprometida e criticou a insuficiência das fianças e das multas contratuais, julgando-as incapazes de proteger a província contra possíveis desvios e negligências⁷¹⁴. Nos anos que se seguiram, comunicados na imprensa política também denunciaram desvios de conduta por parte dessas empresas⁷¹⁵.

As análises aqui desenvolvidas mostram que a execução das obras públicas não pode ser compreendida apenas como questão técnica, mas como processo atravessado por disputas políticas e interesses econômicos. A atuação da ROP sinaliza não apenas a busca por *modernização* viária e urbana, mas também os dilemas decorrentes da escolha entre mão de obra livre e escravizada, da adoção de sistemas de execução direta ou por arrematação e da necessidade de compatibilizar eficiência administrativa, fiscalização e proteção do interesse público. O contexto político das décadas analisadas, incluindo o período da *Conciliação*, mostrou que a gestão das obras estava profundamente vinculada à vontade política do Executivo, o que influenciava diretamente critérios de planejamento, financiamento e execução.

⁷¹⁴ BND, Diário de Pernambuco, 12 de julho de 1858.

⁷¹⁵ BND, Constitucional Pernambucano, 17 de junho de 1865.

As discussões legislativas sobre transparência, publicidade, fianças e adiantamentos orçamentários ilustram como as práticas de governança pública estavam sempre em tensão entre a necessidade de controle e os imperativos de implementação de obras de infraestrutura. Além disso, a análise dos períodos posteriores, nas décadas de 1860 a 1880, indica uma tentativa consciente dos governos provinciais de replicar fórmulas anteriores de *modernização*: a contratação de engenheiros estrangeiros, dotados de autoridade técnica, aliada à força política dos presidentes provinciais, buscava assegurar maior eficácia e racionalidade na condução dos trabalhos da ROP⁷¹⁶. As trajetórias dos engenheiros William Martieau e Victor Fournier, entretanto, demonstram que essa associação, embora desejada, enfrentava limitações concretas, seja pela ausência de respaldo político, seja pela estrutura burocrática e pela dependência da instituição em relação à autoridade executiva.

Diante dessas dificuldades, a ROP passou a terceirizar parte de seus serviços para empresas privadas e arrematantes, inserindo-se em um cenário mais amplo de diversificação econômica, mudanças sociais e transformação política, especialmente durante a transição entre Império e República⁷¹⁷. Nesse sentido, a análise histórica das obras públicas em Pernambuco evidencia que a *modernização* viária não se deu de forma linear: ela resultou de negociações constantes entre política, iniciativa privada e sociedade, atravessadas por tensões entre inovação e tradição, centralização administrativa e interesses locais divergentes. A compreensão dessas trajetórias oferece subsídios não apenas para avaliar a evolução da gestão pública e da infraestrutura provincial, mas também para refletir sobre a importância da articulação entre técnica, política e sociedade na consolidação do espaço territorial e urbano ao longo do oitocentos.

Ao reunir a análise institucional, as disputas políticas e as trajetórias individuais, esta pesquisa demonstrou que a ROP foi simultaneamente ator político, agente econômico e produtor de conhecimento administrativo. Técnica e política não eram esferas separadas, mas dimensões interdependentes que estruturavam a vida urbana e rural da província. A proximidade entre engenheiros, fazendeiros, políticos e empresários evidencia que a institucionalização da engenharia no Brasil oitocentista não pode ser dissociada das disputas político-econômicas locais.

Assim, a análise da ROP em Pernambuco não apenas esclarece aspectos da história provincial, como também contribui para se compreender de que forma, no Brasil oitocentista,

⁷¹⁶ Zancheti, 1989, p. 100.

⁷¹⁷ *Ibidem*, p. 105.

técnica e política se articularam na formação do Estado e na proposição de melhoramentos urbanos. A trajetória da instituição mostra que o setor de obras públicas constituiu um campo de disputas – por poder, respaldo técnico e legal, normatização e recursos – e deixou marcas duradouras na história da gestão pública urbana e administrativa do país. Além disso, indica linhas de investigação importantes para o período da pós-1850, como a integração entre estradas e ferrovias, o papel das empresas privadas na prestação de serviços urbanos e a persistência da ROP como instância reguladora e fiscalizadora do Estado provincial.

REFERÊNCIAS E FONTES

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL

Impressos:

A Imprensa: Jornal Político e Social (outubro de 1850 até março de 1851)

A União: Virtus Unita Crescit (ago. de 1848 até abril de 1850)

Annaes da Medicina Pernambucana (1843)

Constitucional Pernambucano (1865)

Diário de Pernambuco (jan. de 1830 até mar. de 1865)

Gazeta Universal (1836)

O Artilheiro (1843)

O Cruzeiro: Jornal Político, Literário e Mercantil (1830)

O Diário Novo (out. de 1842 até dez. de 1854)

O Echo Pernambucano: Liberdade, União e Pátria (out. de 1850 até abril de 1851)

O Formigão: Periódico Político e Moral (1850)

O Liberal Pernambucano (abril de 1853 até abril de 1857)

O Lidador (dez. de 1845 até mar. de 1848)

O Lidador Monstro (1845)

O Olindense (1832)

O Praieiro (1845)

O Progresso: Revista social, litteraria e scientifica (1846-1848)

Imagens:

Esboço da Carta Cartográfica da Província de Pernambuco, 1874. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=26503. Acesso em maio de 2025.

ARQUIVO PÚBLICO ESTADUAL JORDÃO EMERENCIANO

Impressos:

O Nazareno (1844)

Col. Leis Provinciais de Pernambuco:

Lei de nº. 2 de 30 de maio de 1835. Leis Provinciais de Pernambuco (1835-1836). Disponível em: <https://www.comissaodaverdade.pe.gov.br/index.php/leis-de-pernambuco>. Acesso em jan. 2019.

Lei de nº. 9, de 12 de julho de 1835. Leis Provinciais de Pernambuco (1835-1836). Disponível em: <https://www.comissaodaverdade.pe.gov.br/index.php/leis-de-pernambuco>. Acesso em fev. 2019.

Lei de nº. 115, de 8 de maio de 1843. Leis Provinciais de Pernambuco (1843). Disponível em: <https://www.comissaodaverdade.pe.gov.br/index.php/leis-de-pernambuco>. Acesso em jun. 2024.

Lei de nº. 129 de 04 de maio de 1844. Leis Provinciais de Pernambuco (1844). Disponível em: <https://www.comissaodaverdade.pe.gov.br/index.php/leis-de-pernambuco>. Acesso em fev. 2019.

Lei de nº. 130 de 02 de maio de 1844. Leis Provinciais de Pernambuco (1844). Disponível em: <https://www.comissaodaverdade.pe.gov.br/index.php/leis-de-pernambuco>. Acesso em jun. 2019.

Lei de nº. 158 de 01 de abril de 1846. Leis Provinciais de Pernambuco (1846). Disponível em: <https://www.comissaodaverdade.pe.gov.br/index.php/leis-de-pernambuco>. Acesso em jul. 2024.

Lei de nº. 286 de 17 de maio de 1851. Leis Provinciais de Pernambuco (1851). Disponível em: <https://www.comissaodaverdade.pe.gov.br/index.php/leis-de-pernambuco>. Acesso em jul. 2024.

Assembleia Legislativa de Pernambuco:

ALP. Regulamento 120, de 31 de janeiro de 1842.

Ofícios:

Ofício da Junta Provisória do Governo da Província de Pernambuco ao Sargento Real do Corpo de Engenheiros, Firmino Herculano de Moraes, 09 de maio de 1822, Recife.

Coleção de Obras Públicas de Pernambuco (junho de 1838 a outubro de 1871):

Codices: OP-4, OP-6 a 47.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES

Provincial Presidential Reports Pernambuco:

Falla recitada pelo Exm. Presidente Francisco do Rego Barros em razão da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, 1 de março de 1838. Disponível em:

<http://ddsnext.crl.edu/titles/180#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-855%2C-144%2C4044%2C2853>. Acesso em jan.2019.

Relatório que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1839 o exm.o presidente da mesma provincia, Francisco de Rego Barros. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/180#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-855%2C-144%2C4044%2C2853>. Acesso em fev. 2019.

Relatorio que á Assembleia Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1840 o excellentissimo presidente da mesma provincia, Francisco de Rego Barros, 1 de março de 1840. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/180#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-855%2C-144%2C4044%2C2853>. Acesso em mar.2019.

Relatorio que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1841 o excellentissimo presidente da mesma provincia, Francisco de Rego Barros, 1 de março de 1841. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/180#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-855%2C-144%2C4044%2C2853>. Acesso em mar.2019.

Relatorio que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1842 o exmo barão de Boa Vista, presidente da mesma provincia, 1 de março de 1842. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/180#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-855%2C-144%2C4044%2C2853>. Acesso em mar. 2019.

Relatorio que á Assembléa Legislativa de Pernambuco, apresentou na sessão ordinaria de 1843 o excellentissimo barão de Boa-Vista, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1843. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4158?ln=en&v=uv>. Acesso em fev. 2025.

Relatorio que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1844 o exmo. barão de Boa-Vista, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1844. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4159?ln=en>. Acesso em fev. 2025.

Relatorio que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1845 o excellentissimo Thomaz Xavier Garcia d'Almeida, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1845. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4160?ln=en>. Acesso em fev. 2025.

Falla recitada pelo excellentissimo senhor Antonio Pinto Chichorro da Gama, presidente da provincia, na abertura da sessão extraordinaria da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, aos 9 de março de 1846. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4161?ln=en>. Acesso em fev. 2025.

Relatorio que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1847, o excellentissimo presidente da mesma provincia, Antonio Pinto Chichôrro da Gama. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4162?ln=en>. Acesso em fev. 2025.

Relatorio que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1848 o excellentissimo presidente da mesma provincia, Vicente Pires da Motta. CRL. Provincial

Presidential Reports: Pernambuco. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4163?ln=en>. Acesso em fev. 2025.

Relatório que a Assembleia Legislativa de Pernambuco apresentou, na sessão ordinária de 1849, o Exmo. Senhor Manoel Vieira Tosta, Presidente da mesma província. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 10 de abril de 1849. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4164?ln=en>. Acesso em mar. 2025.

Relatorio que á Assembléa Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1850 o excellentissimo concelheiro de estado, Honorio Herméto Carneiro Leão, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 7 de abril de 1850. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4165?ln=en>. Acesso em mar. 2025.

Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, apresentou na abertura da sessão ordinaria em o 1.o de março de 1853 o exm. presidente da mesma provincia, Francisco Antonio Ribeiro. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4168?ln=en>. Acesso em mar. 2025.

Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinaria de 1855 o exm. sr. conselheiro Dr. José Bento da Cunha e Figueiredo, presidente da mesma provincia. CRL. Provincial Presidential Reports: Pernambuco, 1 de março de 1855. Disponível em: <https://digitalcollections.crl.edu/record/4171?ln=en>. Acesso em fev. 2025.

CÂMARA LEGISLATIVA E SENADO

Collecção das Leis do Imperio do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1828, 1834 e 1840. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18299/browse?type=dateissued>. Acesso em dez. 2019.

CÓDIGO CRIMINAL, 16 de dezembro de 1830. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM-16-12-1830.htm. Acesso em jan. de 2020.

Lei de nº 556, de 25 de junho de 1850 (Código Comercial do Império do Brasil). Collecção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim556.htm. Acesso em jan. de 2025.

Decreto de nº 2.926 de 14 de maio de 1862. Collecção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typographia Nacional. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2926-14-maio-1862-555553-publicacaooriginal-74857-pe.html>. Acesso em jan. de 2025.

OUTROS

ARAÚJO, José Thomaz Nabuco de. **Justa apreciação do predomínio do partido praieiro ou história da dominação da praia**. Recife: Typografia União, 1847.

Diário de Louis-Léger Vauthier (1840-1846). *In*: PONCIONI, Cláudia. **Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil**. CEPE editora: Recife, 2010.

IBGE. **Geografia das estradas de terras brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954)**, 1954; **O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias**. Tomo III: Indústria de Transportes, Indústria Fabril IBGE/CNI, Rio de Janeiro, 1986. Ferrovias brasileiras até 1907: condições técnicas e custo Estrada de Ferro Central de Pernambuco.

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Aline E. de Biase. **De “Angelo dos retalhos” a Visconde de Loures: a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858)**. 2016, 134f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.

ALMEIDA, Soraya; OLIVEIRA, Simone. **Origem, evolução e elementos construtivos da Estrada de Mangaratiba, primeira estrada de rodagem do Brasil**. Anais do Museu Paulista, São Paulo, Nova Série, v. 30, pp. 01-36, 2022.

ALMOND, Gabriel; VERBA, Sidney. **The civic culture: political attitudes and democracy in five nations**. Princeton: Princeton University Press, 1966 [1963].

ALVES, Bruno Adriano Barros. **A Repartição de Obras Públicas da Província de Pernambuco: estrutura administrativa, projeto de modernização e canteiros de obras (1837-1850)**. 2021, 165f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.

ARAGÃO, José. **História da Vitória de Santo Antão; da "cidade" de Braga à cidade da Vitória (1626-1843)**. 2ª ed. Recife: FIAM/Centro de Estudos de História Municipal, 1983.

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

AULER, Guilherme. **A companhia de operários 1839-1843: subsídios para o estudo da emigração germânica no Brasil**. Recife: Arquivo Público Estadual, Imprensa Oficial, 1959.

BALDIN, Adriane Acosta. **Os artífices alemães na construção de São Paulo entre 1855-1860 – A História que não foi contada**. XXVI Simpósio Nacional de História (ANPUH) – Anais Eletrônicos, São Paulo, pp. 01-10, jul. 2011.

BALDIN, Adriane de Freitas Acosta. **A presença alemã na construção da cidade de São Paulo entre 1820 e 1860**. 2012. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-26062012-120300/>. Acesso em: 02 fev. 2025.

BARBOSA, Fernanda de Paula Barbosa. **Retrospecto cronológico da Repartição de Obras Públicas (1602-1974)**. Recife: APEJE, 1974.

- BARROS, José D'Assunção. **O campo da história**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.
- BASILE, Marcello. *O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840)*. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.). **O Brasil imperial. Vol. II (1831-1870)**. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018, pp. 53-119.
- BRITTO, Aurélio de Moura. **Fissuras no ordenamento: sociabilidades, fluxos e percalços na Casa de Detenção do Recife (1861-1875)**. 2014, 232f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.
- BURKE, Peter. **História e teoria social**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.
- CADENA, Paulo H. F. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844)**. 2011, 188f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.
- CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **A Confederação do Equador: uma breve história de um movimento revolucionário**. Recife: SEDUC, 2024.
- CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830/1870**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2013.
- CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **Trabalho livre no Brasil imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira**. 2005, 203f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.
- CAMARGO, Angélica Ricci. *Administração das obras públicas do município da Corte*. In: **Dicionário da Administração Pública Brasileira do Período Imperial (1822-1889)**. Rio de Janeiro: MAPA (Arquivo Nacional), 2015. Disponível em: <https://mapa.an.gov.br/index.php/assuntos/15-dicionario/65-dicionario-da-administracao-publica-brasileira-do-periodo-imperial/248-administracao-das-obras-publicas-do-municipio-da-corte>, 11 de setembro de 2024.
- CAMPOS, Cristina de. **A reorganização do setor de obras públicas em São Paulo: uma análise através da trajetória profissional do engenheiro Paula Souza, 1869-1891**. *Oculum ens.*, Campinas, v. 12, n. 1, pp. 157-171, jan./jun. 2015.
- CARDOSO, Amâncio. **A estrada nova do açúcar: notas histórico-toponímicas sobre um projeto viário na Cotinguiba sergipana do século XIX**. *Revista GeoNordeste*, São Cristóvão, v. 34, n. 1, pp. 225-243, jan./jun. 2023.
- CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- CARVALHO, José Murilo de. *A vida política*. In: CARVALHO, José Murilo de (Coord). **A construção nacional 1830-1889**, v.2. Col. História do Brasil Nação: 1808-2010. Direção Lilia Mortiz Schwarcz. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012a.

CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados: o Rio de Janeiro e a república que não foi.** 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850.** Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *O quilombo de Malunguinho, o rei das matas de Pernambuco.* In: REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos (org.). **Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996, pp. 407-432.

CARVALHO, Marcus J. M. de.; CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *A Rebelião Praieira.* In: DANTAS, Monica (org.). **Revolutas, motins e revoluções: homens livres pobres e libertos no Brasil do século XIX.** São Paulo: Alameda, 2011, pp. 357-389.

CASTRO, Vanessa de. **Das igrejas ao cemitério: políticas públicas sobre a morte no Recife do século XIX.** Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007.

CAVALCANTI JR., Manoel Nunes. **Praieiros, guabirus e “populaça”:** as eleições gerais de 1844 no Recife. 2001, 150f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.

CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus; SANTOS, Higor Mozart G. *Urbanização em Minas Gerais na primeira metade do século XIX.* In: FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Carlos Henrique C. Org. **Urbanizações brasileiras 1800-1850.** 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2023.

COSTA, Cleonir Xavier de Albuquerque e; ACIOLI, Vera Lúcia Costa. **José Mamede Alves Ferreira: sua vida e obra (1820-1865).** Recife: APEJE, 1985.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Diccionario biographico de pernambucanos celebres vol. 2.** Recife: Typographia Universal, 1882.

CRAVO, Télió Anísio. **Caminhos do mercado de trabalho no Brasil do século XIX: livres, libertos e escravizados nas construções de pontes e estradas da província de Minas Gerais.** 2018, 291f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico da Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

DABAT, Christine Rufino. **A produção de açúcar nas fronteiras da modernidade: o percurso de Henrique Augusto Milet (Pernambuco, século XIX).** *Clio – Revista de Pesquisa Histórica*, n. 30, v. 2., pp. 01-21, dez. 2012.

DANTAS, Mônica Duarte (Org.). **Revolta, motins e revoluções.** São Paulo: Alameda, 2018.

DESCIMON, Robert. *Institutions.* In: BURGUIÈRE, André (ed), **Dictionnaire des sciences historiques.** Paris: Presses Universitaires de France, 1986.

DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil**. São Paulo: Globo, 2005.

EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910**. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas, Universidade Estadual de Campinas, 1977.

EUGÊNIO, Danielle de Fátima. *Afronta faço que menos não acho: os arrematantes de obras públicas em Mariana setecentista*. In: PEREIRA, Carlos Alberto et al (Org). **O espaço e os construtores de Mariana (século XVIII)**. Ouro Preto: Ed. UFOP, 2015.

FERREIRA, Carlos Henrique C. Org. **Urbanizações brasileiras 1800-1850**. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2023.

FLEURY, Jorge Nassar. **A Repartição de Obras Públicas da Província do Pará. Contexto urbano e atores sociais de uma cidade amazônica na metade do século 19**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 18, n. 214.05, Vitruvius, mar. 2018 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.214/6940>>.

FOUCAULT, Michel. **História da sexualidade I: a vontade de saber**, Trad. Maria Thereza da Costa Albuquerque e J. A. Guilhon Albuquerque, 13º ed. Rio de Janeiro: Graal, 1999.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Org. Trad. Roberto Machado. 3º ed. Rio de Janeiro: Graal, 1982.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: nascimento da prisão**. Petrópolis: Vozes, 1987.

FREYRE, Gilberto. **Casa-grande e senzala. Formação da família brasileira sob regime de economia patriarcal**. 14ª ed., Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1996.

FREYRE, Gilberto. **Um engenheiro francês no Brasil**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1940.

FRIDMAN, Fania. *A urbanização da Província do Rio de Janeiro*. In: FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Carlos Henrique C. Org. **Urbanizações brasileiras 1800-1850**. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2023, p. 201.

GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. **Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramentos do porto do Recife no oitocentos**. 2016a, 395f. Tese (Doutorado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.

GOMES, Amanda Barlavento. **A trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no Império do Brasil (1820-1855)**. 2016b, 149f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.

HEINZ, Flavio M., KORNDÖRFER, Ana P. *Para que serve uma história social das instituições?* In: SOUTO, et.al. Org. **Espaços de saber e poder: instituições e seus agentes na perspectiva da história social**. Porto Alegre: Memorial do Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul, 2014, pp. 07-16.

HORA, Laura Patrícia da. **“A praça é do povo como o céu é do condor”**: arborização no Recife no século XIX (1840-1880). 2015, 191f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife.

LAGE, Monica. **O processo de arrematação de obras públicas e religiosas nas Minas Gerais setecentistas: um estudo sistematizado**. In: *Perspectiva Pictorum*. Belo Horizonte, v. 2, n. 1, jan./jun. 2023.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade: os cantos e os antros: Campinas 1850-1900**. São Paulo: Editora da USP; Campinas: Editora da UNICAMP, 2008.

LARA, Silvia Hunold. **Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. Projeto História**. São Paulo, v. 16, out. 1998. pp. 25-38.

LIMA, Henrique Espada. **Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX**. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, jul./dez. 2005, pp. 289-326.

LUSTOSA, Isabel. **D. Pedro I: um herói sem nenhum caráter**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

MAC CORD, Marcelo. **Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.

MARSON, Izabel Andrade. *Monarquia, empreendimentos e revolução: entre o laissez-faire e a proteção à “indústria nacional” – origens da Revolução Praieira*. In MARSON, Izabel Andrade; OLIVEIRA, Cecília H. L. de S. (org.). **Monarquia, liberalismo e negócios no Brasil: 1780-1860**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

MARSON, Izabel Andrade. **Movimento Praieiro: imprensa, ideologia e poder político**. São Paulo: Ed. Moderna, 1980.

MARSON, Izabel. **O Império do progresso: a revolução praieira em Pernambuco (1842-1855)**. São Paulo: Editora brasiliense, 1987.

MARTINS, Luciana L.; ABREU, Mauricio A. *Paradoxos da Modernidade: o Rio de Janeiro do período joanino, 1808-1821*. In: FERNANDES, E; ABREU, Maurício A. **Brasil Urbano**. Rio de Janeiro, Brazil: Mauad, 2004, pp. 01-30.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo saquarema**. São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1987.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia, século XIX: uma Província no Império**. Rio de Janeiro, RJ: Editora Nova Fronteira S.A., 1992.

MELLO, Jeronymo Martiniano Figueira de. **Ensaio sobre a estatística civil e política da Província de Pernambuco**. Recife: Tipografia de M. F. de Faria, 1852.

MIRANDA, Carlos Alberto Cunha. **O urbanismo higienista e a implantação da Companhia do Beberibe e da Drainage Company Limited na cidade do Recife.** In: Revista de Gestão Pública: Práticas e Desafios. Recife, v. III, n. 05, out. 2012, pp. 144-169.

NASCIMENTO, Luiz do. **História da Imprensa de Pernambuco (1821-1954).** Vol. II (1829-1900). Recife: Imprensa Universitária (UFPE), 1966.

NETO, Clóvis; FERREIRA JR. Carlos. *Esboço de uma regionalização da Província do Ceará na primeira metade do século XIX.* In: FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Carlos Henrique C. Org. **Urbanizações brasileiras 1800-1850.** 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2023.

PALMEIRA, Rosemária de Assunção. **Teatro de Santa Isabel: da polêmica construção ao esplendor da inauguração (1840-1850).** 2021. 44 fl. Relatório técnico (Mestrado) - Universidade Católica de Pernambuco. Programa de Pós-graduação em História. Mestrado Profissional em História, 2021.

PINTO, Clarice de Paula Ferreira. **A política de obras públicas no Rio de Janeiro do século XIX e sua contribuição para a expansão do Estado Imperial.** In: Anais do Encontro Internacional e XVIII Encontro de História da ANPUH-Rio: História e Parcerias, s/v, s/n, 2018, pp. 01-09.

PONCIONI, Claudia. **Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil.** Recife: CEPE, 2010.

QUIJANO, Aníbal. *Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina.* LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais.** Perspectivas latinoamericanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005.

REIS, Lysie. **A liberdade que veio do ofício: práticas sociais e cultura dos artífices na Bahia do século XIX.** Salvador: EDUFBA, 2012.

RÉMOND, René. **Por uma história política.** 2º ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

ROSANVALLON, Pierre. *Les Institutions invisibles.* Paris: Seuil, 2024.

ROSANVALLON, Pierre; VIVERET, Patrick. *Pour une Nouvelle Culture Politique.* Paris: Éditions du Seuil, 1977.

ROSAS, Suzana Cavani. **“A ponte de ouro”: praieiros, guabirus e a conciliação imperial (1849-1857).** Recife: Ed. UFPE, 2016.

ROSAS, Suzana Cavani. **Ação, reação e transação: a sociedade liberal pernambucana (1851-1861).** *Clio Histórica (UFPE)*, Recife, v. 17, n. 1, pp. 159-170, jan./dez. 2015.

SCHWARCZ, Lilia; STARLING, Heloisa. **Brasil: uma biografia.** São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

SIAL, Vanessa de Castro. **Das igrejas ao cemitério: políticas públicas sobre a morte no Recife do século XIX.** Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007.

SILVA, Wellington Barbosa da. **“Um desaguisado” no Jiquiá: História de um confronto entre Guardas Nacionais e escravizados** (Recife, 1842). *Revista de História e Estudos Culturais (UFRPE)*: Recife, v. 18, n. 2, pp. 526-544, jul./dez. 2021.

SILVA, Wellington Barbosa da. **Entre a masmorra e o panóptico: considerações sobre o sistema prisional do Recife no século XIX (1830-1850)**. In: XXIV Simpósio Nacional de História – ANPUH, 2007, Rio Grande do Sul. Anais. Disponível em: https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/201901/1548210414_6ff3ecd561e9b4404134191b026afa3f.pdf. Acesso em 10 de janeiro de 2021.

SOUZA, Maria Angela de Almeida. **Posturas do Recife imperial**. 2002, 312f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, 2002.

SOUZA, Williams Andrade de. **Administração, normatização e civilidade: a Câmara Municipal do Recife e o governo da cidade (1829-1849)**. 2012, 178f. Dissertação (Mestrado em História) – Pós-Graduação em História Social da Cultura Regional da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), Recife.

ZANCHETI, Silvio Mendes. **Estado e a cidade do Recife, 1822-1889**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 1989.