

ENTRE O ENGENHO E A FERROVIA: UMA HISTÓRIA DO CENTRO DO CABO DE SANTO AGOSTINHO, DO SURGIMENTO À CONSOLIDAÇÃO

BETWEEN THE SUGAR CANE PLANTATION AND THE RAILWAY: A HISTORY OF
THE DOWNTOWN AREA OF CABO DE SANTO AGOSTINHO, FROM EMERGENCE TO
CONSOLIDATION

Jonh Kennedy Ferreira da Luz

jkl.contato@gmail.com

Ana Lúcia do Nascimento Oliveira

ananascimentoufrpe@gmail.com

Resumo

O presente artigo tem a finalidade de explicitar os fatores que levaram ao surgimento e consolidação da área que atualmente funciona como centro principal do Cabo de Santo Agostinho, município localizado no Litoral Sul do Estado de Pernambuco, Brasil. Iniciado na segunda metade do século XVI, o povoamento da área se relaciona com o sucesso da produção açucareira na região, resultando em um primitivo núcleo urbano que, em suas características simbólicas e morfológicas, reflete o típico modo português de produção urbana na época. Seguindo o padrão das cidades no Brasil colonial, aparece como um apêndice das propriedades rurais condutoras das relações sociais. No século XIX, a inauguração do primeiro trecho da ferrovia do Recife ao São Francisco altera sobremaneira a dinâmica do local, promovendo a transformação da paisagem e do papel desempenhado pelo núcleo original. Tal processo se consolida entre fins do século XIX e início do XX, quando a mecanização dos meios de produção agrícola impulsiona o traslado de pessoas do campo para a cidade e o estabelece como centralidade do município.

Palavras-chave: Cabo de Santo Agostinho; Centro Principal; História; Espaço Urbano.

Abstract

This article has as a purpose to explain the factors that led to the emergence and consolidation of the area that currently functions as the main center of Cabo de Santo Agostinho, a municipality located in the South Coast of the State of Pernambuco, Brazil. Beginning in the second half of the 16th century, the povoation of the area is related to the success of sugar production in the region, resulting in a primitive urban settlement that, in its symbolic and morphological characteristics,

reflects the typical Portuguese mode of urban production at the time. Following the pattern of cities in colonial Brazil, it appears as an appendage of rural properties which guide the social relations. In the 19th century, the inauguration of the first stretch of the railroad from Recife to the São Francisco river greatly altered the local dynamics, promoting the transformation of the landscape and the role played by the original urban nucleus. This process was consolidated between the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth, when the mechanization of the means of agricultural production drives the transfer of people from the countryside to the city and establishes it as centrality of the municipality.

Keywords: Cabo de Santo Agostinho; Main center; History; Urban Space.

Introdução

Toda organização social, desde as mais primitivas, como as aldeias indígenas, até as mais complexas - nas quais se podem enquadrar as grandes metrópoles, além das cidades em franco processo de expansão, ou até mesmo os pequenos núcleos urbanos interioranos -, testemunham, independentemente de seu tamanho, idade ou nível econômico, o desenvolvimento inevitável de um núcleo vital à organização, ao qual Flávio Villaça (1998) atribui o nome de Centro Principal. De acordo com o autor, tal elemento funciona como agente unificador, sendo nula a realidade urbana em sua ausência, uma vez que toda organização populacional estabelece (ou se estrutura em torno de) um núcleo onde sejam tomadas as decisões e fornecidos os serviços elementares, e é dele que emana o combustível para o funcionamento da aglomeração como sistema.

A área central constitui o principal foco de atração não apenas do meio urbano, mas também de suas adjacências, e nela reúnem-se as principais atividades comerciais, serviços e gestão pública (CORRÊA, 1995).

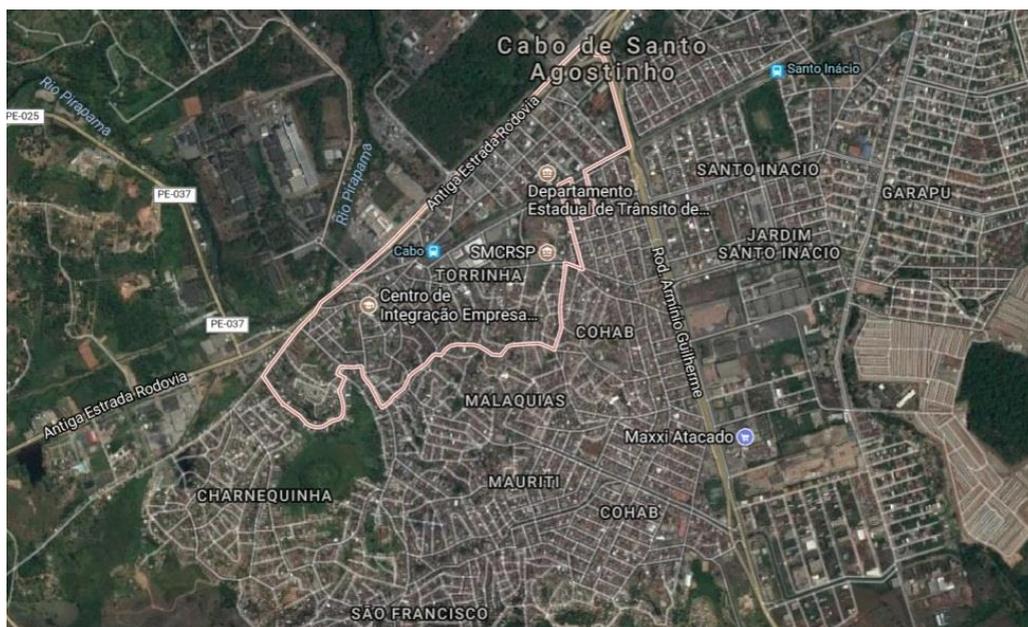
No Cabo de Santo Agostinho, município localizado no Litoral Sul do Estado de Pernambuco, a dinâmica observada mostra que o Centro Principal compreende a área localizada em seu Distrito Sede, mais precisamente o bairro que, não por acaso, recebe o nome de Centro (Imagem 01). O corrente texto tem, então, a finalidade de explicitar os eventos catalisadores do surgimento da referida área e da relação de centralidade estabelecida entre essa localidade e as demais zonas do município.

Estruturado a partir das ruas Vigário João Batista (ou Rua da Matriz, tal como ficou conhecida pela população local) e Antônio de Souza Leão (Imagem 02), suas principais vias, o Centro do Cabo é, até os dias atuais, a mais importante área comercial e de serviços do município, comportando inúmeras lojas, armazéns e filiais de instituições públicas, como a Agência dos Correios e a Receita Federal. O bairro abriga ainda alguns dos principais e mais antigos templos religiosos ainda em atividade no município: a Igreja Matriz de Santo Antônio, cuja fundação

remonta aos primeiros focos de povoamento da localidade e vem a ser sede da paróquia de mesmo nome; a Igreja de Santo Amaro e a Igreja de Nossa Senhora do Livramento, ambas construídas no século XVIII e reconstruídas no XIX (FELIPE, 1962). Ademais, até a década de 2010, era no Centro do Cabo onde estavam localizados os edifícios administrativos e os instrumentos simbólicos do poder público, como a Casa de Câmara e Cadeia e o pelourinho, erguidos no século XIX, quando da elevação da localidade à categoria de vila; e, construído no século seguinte, o antigo prédio da Prefeitura Municipal, atual Gabinete do Vice-Prefeito.

Resultado de uma ocupação que remonta ao início da colonização na região, o surgimento do bairro e sua relação de centralidade para com outras áreas do município se constroem ao longo do tempo, em função de processos econômicos, políticos e sociais que tomam parte na localidade, aliados a um conjunto de representações¹ que a sociedade cabense, nos momentos demarcados, tinha do meio urbano.

Imagem 01 – Localização do Centro do Cabo e seus bairros periféricos.



Fonte: Google Maps (2017).

¹ A ideia de *representação* é aqui aplicada segundo a noção definida por Chartier (2002), de que as representações culturais relacionam-se à forma como as sociedades constroem sua realidade por meio de classificações, divisões e delimitações, criando imagens que conferem a essa realidade um sentido historicamente construído pelas relações de poder e os conflitos de interesses dos grupos sociais.

Imagem 02 – Em negrito, as edificações que margeiam as Ruas Vigário João Batista e Antônio de Souza Leão.



Fonte: Prefeitura Municipal do Cabo de St. Agostinho. Unibase Municipal (2015).

O Centro do Cabo na Economia Açucareira Colonial

É ainda no período colonial que se lançam as bases para a ocupação da área que posteriormente se tornaria o Centro do Cabo de Santo Agostinho, acompanhando o estabelecimento dos diversos engenhos na várzea do Rio Pirapama (à época denominado Rio Araçuaigipe), cuja origem se acha na distribuição de terras por parte de Duarte de Albuquerque Coelho, então donatário da Capitania de Pernambuco, na tentativa de aumentar o povoamento dos domínios conquistados dos povos indígenas Caetés que habitavam a região, após duas campanhas militares, empreendidas nos anos de 1560 e 1571 (COSTA, 1984, p. 326). Apoiada na Lei das Sesmarias², definida por Nozoe (2006, p. 589) como o aparato jurídico básico concernente à terra no império português, a distribuição sistemática de glebas tinha o firme propósito de promover a economia agrícola e fomentar a povoação do território conquistado, configurando o principal instrumento de promoção da colonização nos anos que se seguiram à conquista ultramarina.

Dentre os beneficiários da partilha, destaca-se primeiramente a figura de João Paes Barreto, a quem coube uma vasta porção de terras localizadas ao sul do Araçuaigipe, nas quais instituiu inicialmente o Engenho Roseagipe, posteriormente rebatizado para Madre de Deus e denominado vulgarmente de Engenho Velho, a primeira entre as muitas propriedades canavieiras no território do atual Município do Cabo de Santo Agostinho. Em 1580, João Paes Barreto funda o Morgado de Nossa Senhora da Madre de Deus, oficializado por escritura pública lavrada em 28 de outubro do mesmo ano, vinculando o engenho de mesmo nome a um conjunto de propriedades que ficaria conhecido como Morgado dos Paes, ou do Cabo, até sua extinção, na primeira metade do século

² Promulgada em 28 de maio de 1375, durante o reinado de D. Fernando I.

XIX, e cuja renda, quando de sua fundação, era estimada em mil cruzados anuais. Figura também entre os recebedores de terras na região Filipe Cavalcanti, a quem foi dado, de acordo com Pereira da Costa, um perímetro de terras vizinhas às de João Paes Barreto, “como consta do respectivo termo da demarcação judicial, lavrado em 12 de outubro de 1580, e em cujas terras levantou ele alguns engenhos”, dentre os quais se destacam o Santa Rosa, o Santana e o Utinga (COSTA, 1984, p. 326).

Pode-se afirmar que o principal vetor para o estabelecimento dos primeiros focos populacionais na zona originária do Centro do Cabo foi, com efeito, o florescimento da produção açucareira, esta beneficiada não apenas pelas condições climáticas e geológicas que possibilitaram o desenvolvimento da monocultura da cana, mas também pela facilidade de transporte através dos leitos d’água locais, como o supracitado rio Pirapama, além da curta distância entre os engenhos locais e a Baía de Suape - à época o principal ponto de chegada e saída de mercadorias da região.

Em breve, as férteis propriedades rurais atrairiam para suas proximidades um contingente dedicado à realização de trabalhos diversos daqueles desenvolvidos no âmbito rural, citadinos por excelência, conforme explicita Hollanda ao mencionar, por exemplo, a sensível imigração de artesãos para áreas onde o plantio de cana prometia ou já começava a dar mostras de sucesso (HOLLANDA, 2004, pp. 120-121). Achavam-se ainda entre os colonos aqueles que, mesmo em uma época de incipiente vida urbana, dedicavam-se ao comércio, fixo ou volante (p.121). A julgar pelas palavras de Reis Filho (2004), os primeiros núcleos urbanos no Brasil colonial possuíam mesmo uma vida intermitente, subitamente despertada nas ocasiões em que eram convocadas a comportar os habitantes da zona rural, notadamente nos dias de festa.

Tais informações levam à ideia de que o Centro do Cabo surge, inicialmente, como uma espécie de apêndice das propriedades rurais produtoras de capital, complementando os processos desenvolvidos nos engenhos, a partir da prestação dos serviços que estes não poderiam dispor. Para isso corrobora Pereira da Costa (1984, pp.326-327), ao afirmar que:

Dessa atividade industrial na localidade, e afluência de gente empregada nos seus trabalhos, surgiu um arraial centralmente disposto, em terreno acidentado, à margem direita do rio Pirapama, e que não muito longe apresentava aspecto de povoado, e já com capela dedicada a Santo Antônio (...).

A ocupação dessa área se dá ainda no século XVI, sob a forma de um escasso casario que compunha o chamado Arraial do Cabo. Obedecendo ao padrão português de urbanização, o povoado se instala no alto de um promontório, e a partir dele se desenvolveriam, com o passar do tempo, as ruas íngremes e irregulares, cujo traçado sinuoso é uma das mais marcantes características do modo colonial de produção urbana - sobre ele, afirma-se que os lusitanos tinham

a prática de implantar suas cidades coloniais em sítios acidentados, aparentemente sem planejamento prévio, reproduzindo o padrão medieval de ruas íngremes e estreitas que resultaram em formações aparentemente desordenadas, em um padrão morfológico que “não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem” (HOLLANDA, 1988, p. 76).

O povoamento do Arraial se intensifica na primeira metade do século XVII, a partir da construção de mais edificações em adição às poucas casas presentes na área até então. Em 1618, no terreno atualmente ocupado pela Igreja Matriz de Santo Antônio, verifica-se a construção de uma capela consagrada ao mesmo santo padroeiro; além disso, a localidade é rebatizada como Santo Antônio do Cabo. Ademais, a população assiste à criação da Paróquia de Santo Antônio, em 1622, com sede no mesmo local (GALVÃO, 1921).

Um século depois, em 1746, de acordo com Costa (1984, pp. 328-329), a paróquia (que englobava não apenas o povoado de Santo Antônio do Cabo, mas também os engenhos em seu entorno, os quais somavam vinte e um) contava com 4.908 habitantes, número este que, já em 1757, era estimado em 7.000. Tais números, mais do que mostrar um suposto crescimento populacional acelerado na área que se tornaria o Centro do Cabo – o que seria deveras inverossímil quando se tem em mente a alta taxa de mortalidade e a migração restrita da época –, explicitam a ampliação do raio de influência da Paróquia de Santo Antônio e, conseqüentemente, da localidade na qual estava sediada, como bem mostra o quantitativo de engenhos inseridos no distrito paroquial, que subira para 28 nesse intervalo de onze anos.

Depois do Trem: O Crescimento do Núcleo Urbano diante da Estrada de Ferro

No início do século XIX, a localidade de Santo Antônio do Cabo é desmembrada de Recife, recebendo o nome de Vila do Cabo de Santo Agostinho em alvará datado de 27 de julho de 1811, ratificado por Provisão Régia em 15 de fevereiro do ano seguinte (COSTA, 1984, p.323). Ainda que sua elevação à categoria de comarca, em 1840, se deva, além dos fatores econômicos, ainda nas palavras de Costa (p. 329), ao desenvolvimento crescente de sua população, Barros (2004), por sua vez, afirma que a configuração paisagística do que seria o Centro do Cabo esteve praticamente inalterada durante os trezentos anos que se seguiram ao início de sua ocupação.

Composta majoritariamente pelas casas e sobrados típicos da arquitetura urbana colonial, além dos templos religiosos citados anteriormente e dos engenhos de açúcar (estes últimos, os elementos em função dos quais se estabelecia o cotidiano no núcleo urbano), a paisagem cultural conservou suas características originais de extensão e morfologia. Primeiramente porque a maior porção da terra situada no terreno plano ao sopé do morro onde se instalou a vila era propriedade

dos latifundiários, empregada no plantio da cana-de-açúcar, o que restringia consideravelmente as possibilidades de expansão do núcleo urbano. Deve-se levar em consideração que a atividade açucareira e as práticas sociais que lhe eram características, tais como expostas por Freyre (1990), estavam profundamente atreladas ao patriarcado rural que observava com desconfiança a vida no meio urbano. Sob esse aspecto, é válido notar que o próprio núcleo urbano aparece como produto de uma organização social que se centrava no engenho e se irradiava através do poder, real e simbólico, do latifundiário; poder este sustentado não somente pela posse do capital, mas também pela cultura centralizadora do patriarcado rural. As funções da urbe apresentam-se, então, como consequência dessa mesma organização que definia rigorosamente os papéis sociais dos elementos situados dentro e fora da casa-grande (LEITÃO, 2009). Com efeito, a localidade se expande em maior grau apenas em fins do século XIX, a partir das transformações das relações econômicas no campo e da gradativa perda de poder local dos senhores de engenho³.

Em segundo lugar, no que concerne à morfologia dessa paisagem, os registros iconográficos (Imagem 03) mostram que o padrão colonial de ocupação não apenas foi conservado pelo núcleo original, mas foi também apropriado pelas localidades surgidas posteriormente em seu raio de influência. Essa forma de ocupação, caracterizada por uma divisão do solo urbano em terrenos compridos e estreitos, sobre os quais se erguem edificações contíguas, trata-se de uma prática cultural que se consolida com a manutenção da relação estabelecida entre a economia canavieira e o papel desempenhado pelo núcleo urbano até então (REIS FILHO, 2004, p.22).

³ Ainda que a influência dos grandes proprietários de terra do Nordeste brasileiro tenha diminuído, em âmbito nacional, após a expulsão holandesa e o deslocamento do centro administrativo para a região Sudeste em decorrência da exploração aurífera, a escrita de Gilberto Freyre mostra que seu poder econômico se manteve forte, em nível regional, durante a maior parte da história brasileira, sendo eclipsado, apenas em fins do século XIX, pela mecanização da produção promovida pelas usinas.

Imagem 03 – Casario em tipologia colonial na Vila do Cabo, c. 1858.



Fonte: Instituto Moreira Salles.

Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiana/handle/bras/2342>. Acesso em jul. de 2017.

Entretanto, ainda que as formas dos principais elementos da paisagem do Centro do Cabo tenham sido preservadas, em meados do século XIX a localidade assiste à transformação de sua relação de dependência para com o meio rural, quando da inauguração da Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, primeira do Norte-Nordeste e segunda do Brasil, cujo trecho inicial conectava a Vila do Cabo de Santo Agostinho à Estação das Cinco Pontas, no bairro recifense de São José. A chegada da estação de trens marca não apenas o aparecimento de uma nova tipologia construtiva no núcleo urbano do Cabo de Santo Agostinho, mas a sensível modificação da dinâmica cotidiana proporcionada pela nova tecnologia, percebida tanto no aumento do fluxo de visitantes e na conseqüente importância comercial adquirida pela localidade, como na relação mais direta (e rápida) com a capital.

As bases para a construção da citada ferrovia foram lançadas menos de dois meses após a assinatura do Decreto nº 641/1852, por meio do qual o governo imperial autorizava a contratação de companhias para a construção de uma linha férrea ligando o Município da Corte, na atual cidade do Rio de Janeiro, às províncias de São Paulo e Minas Gerais (BRASIL, 1852a). Este decreto serviu de modelo para um segundo, com data a 7 de agosto do mesmo ano, estipulando a contratação dos ingleses Edward e Alfred de Mornay para a construção de uma ferrovia entre a cidade do Recife e o povoado de Água Preta, como primeiro estágio de uma estrada que, passando

pela confluência entre os rios Sirinhaém e Aramaraji, bem como pelos povoados de Água Preta e Garanhuns, termine em um dos pontos do Rio de São Francisco (BRASIL, 1852b). No ano seguinte, o Decreto nº 1.246, de 13 de outubro, aprova os estatutos para a criação da empresa responsável pela construção estrada de ferro que, conforme estipulado no Art. 1, deveria conectar a cidade do Recife à parte superior do Rio São Francisco, acima da cachoeira de Paulo Afonso (BRASIL, 1853). Composta por capital nacional e estrangeiro, a empresa é registrada em Londres com o nome de *The Recife and São Francisco Railway Company*.

São justamente estes dois últimos textos legislativos - antes mesmo do funcionamento da linha férrea a qual se refere – que começam a fomentar a modificação da estrutura territorial vigente no local, na medida em que autorizam a companhia a intervir nos terrenos particulares em benefício da ferrovia:

Poderá a Companhia usar do direito de desapropriar na fôrma das Leis em vigor, o terreno de dominio particular que for necessario para leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente concedidos para os mesmos fins os terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito. (BRASIL. Decreto 1.030, 1852b, art. 7)

O que se pretende mostrar é que o decreto assinala a possibilidade de reorganização de parte do território dos engenhos, interferindo diretamente na estrutura fundiária vigente. Além disso, possibilita o estabelecimento populacional em áreas próximas, porém fora do núcleo urbano original - o que ocasionará, posteriormente, a ampliação dos limites deste último, na medida em que surge uma relação de centralidade entre o assentamento mais antigo (que abriga comércio, templos e instituições públicas) e as novas ocupações.

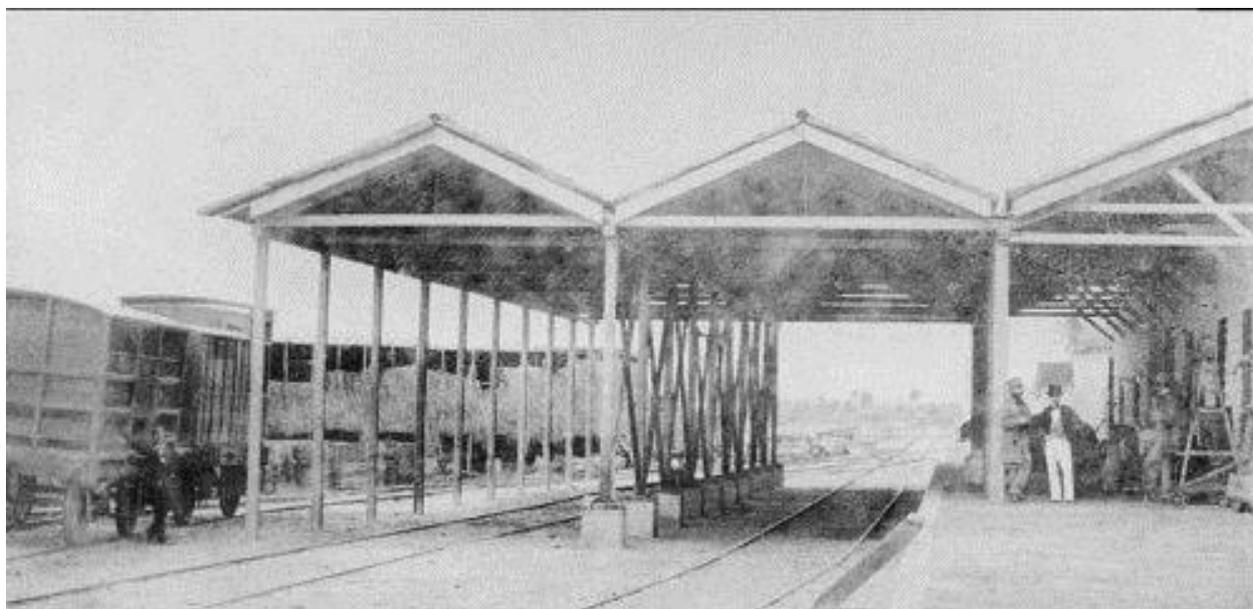
Um segundo ponto importante se acha explicitado no Art. 9 do mesmo decreto, o qual proibia a companhia de empregar mão de obra escrava. Com isso, os trabalhos de construção da estrada de ferro assinalam o estabelecimento na Vila do Cabo de trabalhadores originários de outras localidades, aumentando significativamente o contingente populacional (BARROS, 2004, p. 28). Cerca de um ano após a inauguração da estrada, o Diário de Pernambuco, na página 3 de sua edição de 15 de março de 1859, anuncia a intenção da companhia construtora de contratar e abrigar 300 operários adicionais, destinados às vilas do Cabo e Utinga.

O trecho entre Recife e a Vila do Cabo foi inaugurado em 8 de fevereiro de 1858 (ver Imagem 04), conforme noticiado pela edição nº 31 do Diário de Pernambuco daquele mesmo ano, publicada no dia seguinte à cerimônia de abertura (*Diário de Pernambuco*, p. 1, 9 fev. 1858). Iniciado o trânsito de passageiros, a dinâmica cotidiana da Vila do Cabo se transforma na medida

em que, nas palavras de Mario Sette (1948, p. 139), “ir-se ao Cabo virou moda”, atraindo passageiros não apenas pela novidade do trem, mas pela facilidade em percorrer o trajeto entre a vila e a Estação das Cinco Pontas: as viagens, distribuídas em quatro horários nos dias comuns (às 7h da manhã e às 15h, partindo do Cabo rumo a Recife; e às 9h da manhã e às 17h, no sentido inverso), eram estimadas em 1 hora e meia.

O sucesso da estrada de ferro fomentaria ainda a instalação de outras tipologias construtivas em suporte à nova dinâmica experimentada pela localidade. O chamado Grande Hotel do Cabo (Imagem 05) oferecia, mediante pagamento, acomodação, refeição e atenção aos visitantes, na medida em que a viagem transformou-se em uma espécie de turismo local nos fins de semana, tal como afirmado por Sette. Os serviços desse hotel foram noticiados pela primeira vez pouco mais de um mês após a inauguração do trecho da ferrovia, em um comunicado de forte teor propagandístico não apenas em relação ao próprio estabelecimento, mas às transformações proporcionadas pela estrada de ferro à Vila do Cabo, onde anteriormente apenas em “algum dia de eleições ou pelas festas de San Sebastião, he que havia aqui concurrencia do povo”, e que agora “metamorfoseou-se em uma cidade activa e commerciante” (ALBUQUERQUE in *Diário de Pernambuco*, p. 2, 13 mar. 1858).

Imagem 04 – Estação ferroviária do Cabo, fotografada em 1860 por Auguste Stahl.



Disponíveis em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/cabo.html>. Acesso em jul. 2017.

Imagem 05 – Trilhos da estrada de ferro do Recife ao S. Francisco. Ao fundo, extinto edifício onde funcionava o Grande Hotel do Cabo.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil.

Disponíveis em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/cabo.html>. Acesso em jul. 2017.

A Mecanização do Açúcar e a Aceleração do Processo de Urbanização: As Usinas e a Consolidação do Centro

De acordo com Pereira da Costa, o crescimento populacional, aliado ao desenvolvimento da economia agrícola colaborou para a elevação da Vila do Cabo de Santo Agostinho à categoria de cidade, desmembrada do Recife pela Lei Provincial n° 1.269, de 9 de julho de 1877, e agora denominada Cidade de Santo Agostinho do Cabo (COSTA, 1984, p. 362). Posteriormente, já durante a Primeira República, em 7 de dezembro de 1892, é constituído o município, composto pela Vila de Juçaral e pelo distrito do Cabo (atualmente denominado Distrito Sede), no qual se situa o núcleo urbano original.

Em fins do século XIX e início do XX, essas modificações do aparato jurídico surgem acompanhadas de um processo de transformação econômica e social até então inédito, que acarretaria não apenas na ampliação dos limites do núcleo urbano original, mas em sua efetiva consolidação como centralidade do Município. Tais transformações se iniciam no campo, com a

implementação de novos recursos tecnológicos na produção canavieira - cujo ápice é o aparecimento da usina -, e o acentuado declínio do poder econômico e simbólico do senhor de engenho.

De acordo com Andrade (1994, p. 36), o “processo usineiro” tem início na década de 1870, a partir dos incentivos fiscais dispensados, por parte do governo imperial, para a instauração de engenhos centrais, em substituição aos banguês. O autor assinala que tal iniciativa configura o esforço do governo em aprimorar as técnicas de produção açucareira diante da incapacidade dos produtores nacionais de competir no mercado mundial. O Estado opta, então, por financiar grupos econômicos que se dispusessem a implantar estruturas modernas para o processamento da matéria prima fornecida pelos engenhos que desmontassem seus banguês. Em Pernambuco, o primeiro engenho central, denominado São Francisco da Várzea, é instalado em 1874.

Em breve, as facilidades oferecidas pela lei brasileira à instalação de engenhos centrais atraem o interesse de capitalistas europeus que, associados a empresários locais, obtinham concessões para a intervenção na indústria açucareira a partir da criação de firmas de capital estrangeiro. Dentre essas empresas, destaca-se a *The Central Sugar Factories of Brazil*, responsável pela criação, em 1884, do Engenho Santo Inácio, no Cabo (ANDRADE, 1994, p. 156).

Ainda que o engenho central não tenha adquirido o poder simbólico alcançado pelo seu antecessor (o banguê) ou pela usina, dois fatores concernentes à sua implementação têm consequência direta na práxis social do Cabo no momento em questão e, conseqüentemente, colaboram para o fortalecimento do núcleo urbano. Em primeiro lugar, o aparato jurídico que incentivava a construção dessa estrutura lhe proibia a utilização de trabalho escravo, sendo necessário, para sua operação, o emprego de mão de obra assalariada (p. 155). Essas informações sustentam a ideia de que os trabalhadores do engenho central do Cabo tenham sido contratados entre os homens livres da própria localidade, compondo, pela primeira vez, uma classe urbana de trabalhadores, diretamente ligada ao produto final da atividade econômica desempenhada em meio rural.

Em segundo lugar, os engenhos centrais configuram o primeiro passo para a perda de prestígio do senhor de engenho (o que se consolidaria posteriormente, com as usinas), na medida em que o produto final no qual se baseava seu poder econômico não mais se encontraria sob seu controle particular, mas nas mãos de corporações financeiras, conforme estipula o Decreto nº 2.687, de 1875, que estabelece como beneficiárias dos incentivos fiscais apenas as entidades de natureza jurídica (BRASIL, 1875). Sob esse aspecto, Campos (2001) atesta as discussões levantadas entre o governo imperial e os senhores de engenho, ciosos de seu poder social, político e econômico.

Ainda que a experiência dos engenhos centrais não tenha florescido como planejado pelo Estado, estes criam as bases tecnológicas para a implantação das usinas, entre o final do XIX e início do XX (MEIRA, 2008). Em todo o Brasil, muitos dos engenhos centrais (nomenclatura sustentada pelo governo até 1909) transformam-se gradativamente em usinas a partir do aprimoramento contínuo de sua tecnologia, como ocorre, no Cabo, com o antigo Engenho Central Santo Inácio⁴.

Dois aspectos definem a contribuição das usinas para o fortalecimento do núcleo urbano do Cabo. O primeiro deles diz respeito à relação existente entre o trabalhador e seu empregador, que sofre transformações consideráveis quando a figura patriarcal do senhor de engenho dá lugar ao usineiro, empresário que nem sempre tinha na atividade agrícola seu único negócio, tampouco fazia do campo sua moradia, mantendo-se fisicamente distanciado do empregado na maior parte do tempo. Tal mudança relacional se mostra importante na medida em que promulga a liberdade do homem rural (agora urbano) na produção do espaço que utiliza. Ora, Enquanto esteve ligado ao senhor de engenho, o habitante da zona rural vivenciou um espaço predeterminado, isto é, previamente produzido pelo latifundiário, verdadeiro dono da terra, segundo seus próprios anseios, tal qual afirma Dabat (2007, p.537): “As casas eram propriedade da empresa, edificadas onde e como as diretrizes patronais determinavam”.

O segundo fator está relacionado à alta produtividade das mesmas em relação aos antigos engenhos banguês, e o conseqüente aumento da demanda de áreas destinadas ao plantio, resultando na tomada de terras anteriormente destinadas à moradia (BARROS, 2004, p. 29). Paralelamente, a mecanização da produção possibilitou a dispensa de parte da mão de obra empregada nos ciclos da produção açucareira. Como resultado, verifica-se a movimentação de parte dos habitantes da zona rural rumo ao assentamento urbano que, a partir de então, começa a atuar como centralidade do município, na medida em que o contingente populacional se instala nas áreas adjacentes ao núcleo original, compondo os bairros que, notadamente no início do século XX, irão se desenvolver dentro dos limites do atual Distrito Sede, materializando - tal como propõe Corrêa (1995) acerca do processo de centralização - uma zona periférica do centro (Imagem 06).

⁴ Barros registra, em todo o território do Cabo, o aparecimento de cinco usinas, em fins do século XIX: Santo Inácio (1888), Maria das Mercês S.A. (1891), José Rufino (1880), Sibéria (data de fundação não é fornecida pelo autor) e Bom Jesus S.A.(1881), das quais apenas esta última segue em funcionamento. BARROS, A. M. de. Op. cit., pp. 34-35.

Imagem 06 – Vista panorâmica do Centro do Cabo de Santo Agostinho na primeira década do século XX. Ao fundo, pode-se ver a Igreja Matriz de Santo Antônio o casario componente da Rua Antônio de Souza Leão e a várzea do Rio Pirapama. Em primeiro plano, observa-se as casas instaladas em torno do núcleo urbano original.



Fonte: IBGE.

Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/pe48442.jpg>.

Acesso em jul. de 2017.

Considerações Finais

Com base nas informações apresentadas, verifica-se que os respectivos processos de surgimento e centralização da área atualmente conhecida como Centro do Cabo se estabelecem acompanhando um conjunto de experiências vivenciadas em três momentos distintos da história local.

Aparece inicialmente como o povoado denominado Arraial do Cabo, um dos primeiros exemplares de urbanidade fundados por portugueses nas proximidades das propriedades produtoras de açúcar do Litoral Sul da capitania de Pernambuco. Como os demais núcleos urbanos primitivos do Brasil nos dois primeiros séculos da colonização, o arraial surge como elemento anexo aos engenhos produtores de açúcar, onde tomava lugar a principal atividade econômica do Brasil, na época em questão. É essa mesma relação de proximidade com tais propriedades um dos principais fatores que possivelmente influenciaram na escolha do local do assentamento – o outro sendo o terreno acidentado, característica marcante do urbanismo português na América; um

elemento deveras comum em uma área encravada nas Encostas Orientais do Planalto da Borborema (MABESONE & NEUMANN, 1995, pp. 250-253).

As fontes utilizadas mostram que, apesar da carga simbólica negativa que o meio urbano carregou enquanto predominou o poder do senhor de engenho - para quem a cidade desempenhava um papel dúbio, uma vez que, ainda que submetida ao poderio econômico e social advindo do campo, representava sua própria antítese e uma ameaça ao sistema semifeudal do ciclo da cana-de-açúcar -, o arraial se firma na medida em que o Cabo (agora referido como toda a área do atual município) se estabelece como um importante ponto regional de convergência de pessoas atraídas pela produção açucareira.

Sua importância regional pode ser sentida na medida em que a localidade é alçada às diferentes categorias jurisdicionais, chegando ao posto de vila ainda no período colonial. É essa mesma importância adquirida que atrai para o Centro do Cabo, em meados do século XIX, o terminal de trens componente da segunda linha férrea inaugurada no Brasil, marcando o segundo evento responsável pela consolidação desse núcleo urbano como centralidade. Ora, é inegável que o Cabo, de modo geral, já detinha grande importância em função das propriedades rurais lá fixadas. Mesmo com as sucessivas crises do açúcar no decorrer da história, a localidade se manteve economicamente influente em nível regional, uma vez que a atividade canavieira figurava como a força motriz da economia pernambucana. A chegada da ferrovia, entretanto - ainda que impulsionada pela relevância econômica derivada do campo -, delimita o momento no qual a então Vila do Cabo começa a se desprender do papel que lhe estipulado pela predominância da economia açucareira e começa a se fixar como núcleo da unidade urbana maior em formação.

As transformações promovidas inicialmente pela implantação da linha férrea se expandem e se consolidam em fins do século XIX, com a implementação de novas estruturas e meios de produção agrícola. Sob esse aspecto, a mecanização da atividade canavieira - materializada primeiramente nos engenhos centrais e, mais acentuadamente, nas usinas - retoma e acelera a transformação da paisagem do assentamento urbano original, desta vez com um forte componente social. Ora, conforme mencionado anteriormente, o funcionamento dessas novas estruturas industriais se faz acompanhar de um acelerado processo migratório do meio rural para o urbano, ocasionado tanto pela dispensa de mão de obra, quanto pela tomada de terras anteriormente destinadas a abrigar boa parte dos empregados das lavouras de cana-de-açúcar, de modo a aumentar a área de plantio. Instalados nas áreas adjacentes ao núcleo original, esse contingente vindo do campo se dedicará à construção dos bairros na periferia do Centro do Cabo, majoritariamente residenciais, cuja relação de dependência para com o centro finaliza seu processo de consolidação.

Referências

ALBUQUERQUE, A. de. Comunicado – Estrada de Ferro. **Diário de Pernambuco**, p. 2, 13 mar. 1858.

ANDRADE, M. C. de. **Modernização e pobreza: A expansão da agroindústria canavieira e seu impacto ecológico e social**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1994.

BARROS, A. M. de. **O crescimento urbano formal e informal da cidade do Cabo de Santo Agostinho/PE e a consolidação de uma questão habitacional**. 2004. 195 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Ciências Geográficas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

BRASIL. Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm>. Acesso em julho de 2017.

BRASIL. Decreto n. 1.030, de 7 de agosto de 1852. Concede a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para a construcção de hum caminho de ferro na Provincia de Pernambuco, entre a Cidade do Recife e a Povoação denominada Agua Preta. Disponível em <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=65152&norma=81061>>. Acesso em julho de 2017.

BRASIL. Decreto n. 1.246, de 13 de outubro de 1853. Approva os Estatutos da Companhia da estrada de ferro de Pernambuco desde a Cidade do Recife até o Rio de S. Francisco. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1246-13-outubro-1853-559183-publicacaooriginal-81213-pe.html>>. Acesso em julho de 2017.

BRASIL. Decreto n. 2.687, de 6 de novembro de 1875. Autorisa o Governo para conceder, sob certas clausulas, ao Banco de Credito Real que se fundar segundo o plano da Lei nº 1237 de 24 de Setembro de 1864, garantia de juros e amortização de suas letras hypothecarias, e bem assim para garantir juros de 7 % ás companhias que se propuzerem a estabelecer engenhos centraes para fabricar assucar de canna. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2687-6-novembro-1875-549775-publicacaooriginal-65293-pl.html>>. Acesso em julho de 2017.

CAMPOS, Z. V. **Doce amargo: produtores de açúcar no processo de mudança – Pernambuco (1874-1941)**. São Paulo: Annablume, 2001.

CHARTIER, R. **História Cultural – Entre Práticas e Representações**. 2 ed. Lisboa: Difel, 2002.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 3 ed. Ática: São Paulo, 1995.

COSTA, P. da. **Anais pernambucanos**. Vol. 7. Recife: FUNDARPE, 1984.

DABAT, C. R. **Moradores de Engenho. Relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais.** Recife: Editora Universitária da UFPE, 2007.

FELIPE, I. **História do Cabo.** Recife: Arquivo Público, 1962.

FREYRE, G. **Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano.** 8. ed. Rio de Janeiro: Record, 1990.

GALVÃO, S. de Vasconcellos. **Dicionário chorográfico, histórico e estatístico de Pernambuco.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1921.

HOLLANDA, S. B de. **Raízes do Brasil.** 20. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1988.

_____. **A Época colonial: do descobrimento à expansão territorial.** V. 1. 14. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

LEITÃO, L. **Quando o ambiente é hostil.** Recife: Editora Universitária da UFPE, 2009.

MABESOONE, J. M.; NEUMANN, V. H. Mapa Geomorfológico de Pernambuco. In: SIMPÓSIO DE GEOLOGIA DO NORDESTE, 15, 1995. Recife. **Anais...** v. 1, p. 250-253.

MEIRA, R. B. Os novos aparelhos de fabricar açúcar: os engenhos centrais e o processo de modernização da agroindústria açucareira. In: Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão, 19., 2008, São Paulo. **Anais...** São Paulo: ANPUH-SP/Universidade de São Paulo, 2008.

NOZOE, N. Sesmarias e apossamento de terras no Brasil Colônia. **Revista Economia**, Brasília, v.7, n.3, p.587–605, set.-dez. 2006.

Página Avulsa. **Diário de Pernambuco**, Recife, p. 1, 9 fev. 1858.

PREFEITURA MUNICIPAL DO CABO DE ANTO AGOSTINHO. Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente. *Unibase municipal.* Cabo de Santo Agostinho, 2014.

REIS FILHO, N. G. **Quadro da Arquitetura no Brasil.** 10. ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.

SETTE, M. **Arruar: A história pitoresca do Recife Antigo.** Rio de Janeiro: Livraria-Editora da Casa do Estudante do Brasil, 1948

Via Ferrea do Recife ao S. Francisco. **Diário de Pernambuco**, p. 3, 15 mar. 1859.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.