# A PRESENÇA INGLESA NO RECIFE DO OITOCENTOS

Eliza Brito Santos



**RESUMO:** A partir da chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil, em 1808, os portos da então colônia lusa foram abertos ao mundo. O Recife era detentor de um dos mais movimentados portos do Brasil e, dessa forma, atraiu imigrantes de diferentes nacionalidades, entre eles os ingleses. Possuidora de uma poderosa frota, a Inglaterra desejava expandir sua indústria e seu comércio e o Brasil fazia parte dos mercados a serem conquistados. As tradicionais relações entre Portugal e Inglaterra facilitaram a expansão britânica e cidades como Rio de Janeiro, Salvador, Recife e São Paulo receberam colônias inglesas ao longo do século XIX. A presença desses imigrantes ingleses, no Recife, deixou várias influências na arquitetura, na cultura e nos hábitos dos moradores da cidade e influenciaram no processo de modernização pelo qual a capital pernambucana passava no período.

**PALAVRAS-CHAVES:** Ingleses. Recife. Oitocentos.

As disputas entre França e Inglaterra pela hegemonia europeia e o domínio dos mercados coloniais europeus foram determinantes para a transferência da Família Real Portuguesa para o Brasil, em 1808. Imperador francês desde 1804, Napoleão Bonaparte implementou uma política expansionista que tinha na Inglaterra seu principal entrave. Depois de sucessivas derrotas em batalhas navais contra a Inglaterra, em especial a Batalha de Trafalgar, em 1805, Bonaparte apostou no Bloqueio Continental, assinado em Berlim a 21 de novembro de 1806, que decretava o fechamento dos portos de todos os países europeus ao comércio inglês e que foi acatado por todos os governantes europeus, com as exceções do Papa Pio VII e do Príncipe Regente de Portugal D. João.

> No início do século XIX, Portugal era ainda uma das maiores potências marítimas mundiais, com um Império estendido desde Timor às costas da China, passando pela Índia e largas regiões da África até ao gigantesco Brasil, o que permitia afirmar que o sol nunca se escondia sobre o nosso Império [português]. Para ligar e administrar territórios tão vastos, como longínquos e dispersos, havia mister de duas condições: Uma esquadra relativamente poderosa e liberdade dos mares. E se é verdade que já não éramos a primeira

> potência marítima mundial, como o foramos durante parte dos séculos XV e XVI, ainda dispúnhamos de uma importante força naval, de um vasto e disperso Império e a garantia da aliança com a Inglaterra – a potência marítima mundial emergente. (AZEREDO, 2009, p.13)



Para que o Bloqueio Continental tivesse real eficácia, era preciso que todos os países da Europa continental se submetessem. A adesão dos portos localizados nos extremos do continente, ou seja, os do Império Russo e os da Península Ibérica, especialmente os de Portugal, eram cruciais. O Acordo de Tilsit, firmado com o czar Alexandre I da Rússia, em julho de 1807, garantiu a Napoleão o fechamento do extremo leste da Europa. Mas, a oeste, os portos das cidades de Lisboa e do Porto ainda constituíam um problema para a estratégia francesa. Dessa forma, em agosto de 1807, Napoleão enviou um ultimato ao príncipe regente D. João, exigindo o rompimento com a Inglaterra e a prisão dos súditos ingleses que habitassem o Reino, confiscando-lhes os bens. Caso não cumprisse as ordens, Portugal seria invadido pelas tropas francesas comandadas pelo general Junot. Para o pequeno país europeu, era impossível enfrentar as forças francesas. A alternativa que sua aliada, a Inglaterra, lhe apontava como a melhor era a transferência da corte portuguesa para o Brasil, que passaria a ser a sede do Reino.

> Em Setembro [1807] os ministros de França e Espanha abandonam Lisboa; Navios portugueses em portos sob domínio francês são apresados. A neutralidade tentada pela diplomacia portuguesa torna-se uma miragem e uma impossibilidade. O Exército português, fruto de anos de desleixo estava mal preparado e equipado e tinha desguarnecido as praças de fronteira e sido colocado no litoral; por um lado para dar uma aparência de cumprimento do Bloqueio Continental mas por outro lado para permitir o seu fácil embarque… Não é neutral quem quer mas quem pode e Portugal não podia. (SILVA, 2015, p.3)

Para a corte portuguesa, a fuga para a sua principal colônia era uma questão de sobrevivência, e para a Inglaterra, de ganhos econômicos. No caso do Brasil, foi um ponto de virada da própria história. No dia 28 de janeiro de 1808, na Bahia, Dom João promulga a Carta Régia, que termina com o exclusivismo comercial entre metrópole e

colônia. A partir de então, os portos do Brasil estão abertos às nações amigas. Esta mudança foi crucial para as entradas de mercadorias, cidadãos e, claro, influências estrangeiras, o que ocasionou transformações que ajudaram no processo de independência, ocorrido em 1822. Em março de 1808, a corte instala-se no Rio de Janeiro, que era a cidade detentora do mais importante porto da colônia. A chegada da Família Real e tudo o que aconteceu em consequência dessa vinda foi modificando a fisionomia da urbe.

> Aos poucos, no entanto, as transformações urbanas foram modificando a estrutura da cidade. Para além das quatro freguesias já existentes – Sé, Santa Rita, São José e Candelária –, foi criada o Engenho Velho. Novas ruas foram pavimentas e as estradas alargadas. A iluminação, saneamento, abastecimento de água potável e, consequentemente, a higiene também foram aspectos que sofreram importantes melhorias na cidade. (MEIRELLES, 2015, p.11)

Além das mudanças físicas, muitas outras foram implementadas. Para o bom funcionamento da burocracia estatal da monarquia portuguesa, importantes instituições régias foram trasladadas para o Rio de Janeiro. Foi criada, em 5 de abril de 1808, a Intendência Geral de Polícia da Corte, responsável pela guarda pessoal da família real e também por manter a ordem e cuidar da reestruturação da cidade. Um mês depois, é implantada a primeira tipografia na colônia, denominada de Impressão Régia, que tinha numerosas funções, como a impressão dos documentos governamentais, a produção do primeiro jornal impresso no Brasil, intitulado Gazeta do Rio de Janeiro e a publicação de livros. Também foram criadas instituições jurídicas e militares e espaços públicos como o Jardim da Aclimatação, atual Jardim Botânico, voltado para o cultivo das ciências naturais. Entre essas importantes criações, a de um banco nacional, o Banco do Brasil, merece destaque. Com a instituição financeira, a colônia ganha um novo status político e econômico dentro dos limites imperais da monarquia portuguesa e também diante dos comerciantes internacionais.

O período das guerras napoleônicas, concentrado entre os anos de 1808 e 1815, foi marcado por uma política de controle sobre a entrada de estrangeiros, sobretudo de

origem francesa e espanhola. Também eram proibidas publicações de origem francesa. Mas, a partir de 1815, Portugal e França reataram as relações comerciais. Dessa forma, em 1816, o Rio de Janeiro recebeu a Missão Artística Francesa, na qual um grupo de artistas e artesãos franceses liderados por Joachim Lebreton, pintavam, esculpiam, desenhavam e construíam à moda europeia, revolucionando o panorama das Belas Artes no país. As diferentes perspectivas da historiografia sobre a vinda desses franceses diz respeito ao fato de se o convite partiu do governo português ou se Lebreton, funcionário público que com a queda de Napoleão Bonaparte precisava de uma alternativa de trabalho, costurou a vinda do grupo, mesmo sem o patrocínio da coroa portuguesa. Independentemente das divergências de visões sobre como foi realizada a vinda desses profissionais para o Brasil, é indiscutível que a partir dessa experiência a influência da cultura francesa no país, então colônia de Portugal, tornou-se incontestável e o estilo neoclássico, em voga na Europa do período, passou a imperar nas artes visuais e na arquitetura brasileira, em detrimento do estilo colonial e do barroco português. A ideia principal da Missão Artística Francesa era dar início ao ensino regular das artes no Brasil, acompanhando o surgimento de diversas instituições públicas citadas, que se estabeleceram com a vinda da Família Real Portuguesa para a então colônia. Mesmo assim, a Academia Imperial de Belas-Artes só será fundada em 1826. Também é importante ressaltar que a própria comunidade francesa aqui instalada ajudou a fortalecer a influência do país na cultura local.

> Não foram apenas os artistas integrantes da Missão Artística de 1816 os responsáveis pela difusão da cultura da França em terras brasileiras. A partida espontânea de franceses para o país ocorreu durante todo o século XIX, transformando o Rio de Janeiro em um dos maiores centros de imigração até 1870. A maior parte dos imigrantes escolheu o Rio como porto de desembarque pelo fato de que a capital proporcionava melhores oportunidades para os estrangeiros atuantes no setor terciário. No final do século XIX, as informações acerca da cidade divulgadas por autores franceses destacavam a forte influência cultural da França junto às elites brasileiras, incentivando a vinda ao país. (CORRÊA, 2013, p.20)

A influência francesa foi importante, mas não mais do que a britânica, popularmente chamada de inglesa. A Grã-Bretanha, já no início do século XIX, apresentava uma atividade industrial crescente, decorrente da Revolução Industrial. Era importante exportar os produtos excedentes e investir capitais em locais como o Brasil e demais regiões da América, já que as trocas com os mercados europeus estavam prejudicadas pelo Bloqueio Continental. Com a já citada abertura dos nossos portos, inúmeros técnicos, missionários, cônsules, aventureiros e comerciantes britânicos desembarcaram em cidades portuárias como Recife, Salvador, Belém e, claro, Rio de Janeiro. Tratados como o de Comércio e Navegação, assinado em 1810 entre Portugal e Grã-Bretanha, garantiram grandes vantagens para a Inglaterra. Por meio do acordo, a potência conquistou, entre outras medidas: o direito da extraterritorialidade, que permitia aos súditos ingleses radicados em domínios portugueses serem julgados por juízes ingleses, segundo a lei inglesa; o direito de construir cemitérios e templos protestantes; a colocação dos produtos ingleses nos portos portugueses mediante uma taxa abaixo da taxação dos produtos de outras nações estrangeiras.

A partir do século XIX, produtos como açúcar e algodão de Pernambuco; cacau, café e borracha do Pará, eram carregados pelos ingleses para a Europa. Para alcançar uma exportação mais rentável, foram construídas estradas de ferro nessas cidades com o capital inglês. As atividades ligadas às operações de ferrovias faziam parte do processo de industrialização e da consolidação da dominação internacional por parte da Inglaterra. As construções das linhas férreas locais tinham, claro, objetivos financeiros que beneficiavam especialmente à comunidade britânica, mas que também trouxeram ganhos para o comércio interno. A facilidade de acesso aos grandes portos brasileiros foi aumentada exponencialmente com a instalação das ferrovias, já que os meios de transportes coloniais eram as barcaças, os carros de boi e as tropas de mula. Mesmo fortalecidas com a abertura dos portos e com as estradas de ferro, as trocas comerciais entre Brasil e Inglaterra se acentuaram ainda mais com a inauguração, a partir de 1850, de uma linha regular de navio a vapor entre Liverpool e o Rio de Janeiro. O

acontecimento foi importante para que Império brasileiro entrasse na lógica do tempo da modernidade industrial europeia.



> Com a inauguração, a partir de 1850, de uma linha regular de navio a vapor entre Liverpool, na Inglaterra, e o Rio de Janeiro, o tempo imperial entra em sincronia com o tempo da modernidade europeia. Compras e vendas de mercadorias, cartas e encomendas, taxas de câmbio, juros comerciais, viagens de parentes e amigos possuíam, doravante, um parâmetro temporal fixo. Chovesse ou fizesse sol, com vento ou sem vento, a Linha de Paquetes a Vapor de Liverpool mantinha o ritmo de seus vapores Brazileira, Luzitana, Olinda e Bahiana com uma pontualidade naturalmente britânica: um ou outro desses navios, "novos e de primeira marcha", saía sempre de Liverpool cada dia 24 do mês para chegar ao Rio exatamente no dia 21 do mês seguinte, continuando depois a viagem para o Prata. Esses *ships* tinham, como outros navios ingleses, um nome feminino. Eram, porém, *packet boats*, "paquetes". No imaginário brasileiro, tamanho foi o impacto da regularidade de sua chegada às águas da Guanabara que a menstruação de todas as mulheres do Império, e da República, tomará o nome "paquete", em referência ao ciclo de 27 ou 28 dias que os *packet boats Brazileira* ou *Bahiana* levavam para singrar de Liverpool até o Rio. (NOVAIS; ALENCASTRO, 1998, p.38-40)

É fácil perceber que as trocas mercadológicas e tecnológicas não se restringiam ao fator econômico. O contato com a cultura, as ideias, a filosofia política e os hábitos dos britânicos teve grande impacto na vida do Rio de Janeiro oitocentista. Os moradores da capital, devido ao contato com os ingleses e com os produtos trazidos pelos seus navios, foram mudando as vestimentas, os divertimentos e praticamente todas as atividades do cotidiano. O uso do ferro e do vidro, uma das grandes conquistas da Revolução Industrial, também merecem destaque, já que possibilitaram a melhoria das construções nas cidades brasileiras, que passavam, assim como acontecia com o Rio de Janeiro, por um período de modernização e europeização.

No caso do Recife, cidade detentora do mais importante porto da região Norte do país - que no século XIX era praticamente dividido apenas em regiões Norte e Sul -, o período do Oitocentos foi marcado por muitas transformações. Principalmente a partir da segunda metade daquele século, a ideia de uma capital moderna, adequada aos novos tempos, começa a se desenhar, e vem baseada numa lógica europeia de civilidade, na

qual o moderno era sinônimo de ordem, progresso, cientificidade. As transformações estruturais pelas quais o espaço urbano passava estavam relacionadas a questões de higiene e de saúde pública, na busca por uma cidade limpa e ausente de epidemias. "Esgotamento e drenagem sanitária, transporte coletivo e redesenho da cidade à luz de tais melhoramentos eram ideias que chegavam com os formandos em medicina e engenharia na Europa." (MENEZES, 2015, p.109). Dessa forma, a paisagem urbana se modificava, com obras modernizantes que, na prática, afastavam os pobres e os negros dos centros urbanos, colocando-os cada vez mais nas áreas periféricas, que iam crescendo junto com a cidade.

Na primeira metade do Oitocentos, a capital pernambucana era formada pelos bairros: do Recife, região do porto; de Santo Antônio, também conhecido como Ilha de Antônio Vaz; e da Boa Vista. "Esses três bairros são três ilhas, ou quase isso. O Recife propriamente dito (onde fica o porto) estava unido a Olinda por um istmo de areia de praia, que nos anos de ressaca braba era atravessado pelo mar". (CARVALHO, 2010, p.22). A cidade era formada por estes três bairros e todo o resto eram as povoações. Mensurar com exatidão o crescimento da capital pernambucana da primeira para a segunda metade do século XIX é tarefa difícil. Os censos do período eram imprecisos. As contagens eram realizadas por padres, juízes de paz, subdelegados, agentes dos aparelhos administrativos e repressivos e seus prepostos. Não faltaram reconfigurações das unidades políticas e judiciais no período do Império, o que modificava, constantemente, o tamanho das freguesias e atrapalhava as estatísticas. As declarações para os censos também não eram precisas, já que muitas famílias não declaravam com exatidão o número de escravos que possuíam, com medo de pagar muitos impostos, nem o número de filhos homens, receando o recrutamento pelo serviço militar, como explica o historiador Marcus Carvalho:

> Nenhum lugar, todavia, escapa dos erros mais frequentes nos censos do século dezenove. O primeiro deles era subestimar a população escrava – fato óbvio, ninguém queria dizer quantos tinha, temendo ter que pagar algum imposto. Isso se agravaria depois de 1831, quando o tráfico tornou-se ilegal. O segundo é subestimar a população

> masculina livre, pois as famílias evitavam enumerar corretamente os filhos varões, temendo o recrutamento para o serviço militar – o imposto de sangue, como se dizia na época. (CARVALHO, 2010, p. 46)



Em decorrência das fragilidades dos censos do Oitocentos, é impossível medir o tamanho do crescimento da capital pernambucana, mas é possível analisar essa realidade, confrontando dados de censos publicados nos anos de 1828 e 1856. A população do Recife (bairros do Recife, Ilha de Antônia Vaz e Boa Vista), em 1856, cresceu quase 60% em relação ao ano de 1828. De acordo com Carvalho, o número de escravizados permaneceu estável, mas a população livre teve um crescimento de mais de 80%. O aumento expressivo da população do Recife é decorrente do fluxo de imigrantes do interior em busca de oportunidades econômicas na cidade, trajeto comum ao longo da história, mas que teve fatores que influenciaram seu aumento no século XIX. Após a abertura dos portos, em 1808, as cidades portuárias, como o Rio de Janeiro, ganharam mais dinamismo. O mesmo aconteceu com o Recife. O comércio varejista da capital pernambucana cresceu, além do fato de que, após a independência, mais empregos surgiram nas cidades, em consequência da nova configuração política, jurídica e administrativa. Estes fatores, além do magnetismo natural da urbe, ajudaram a intensificar a migração de pessoas da zona rural para a urbana. (CARVALHO, 2010, p. 76). O período também foi marcado pela imigração de estrangeiros, entre eles os ingleses.

A dificuldade de mensuração do crescimento do Recife passa pelos problemas enfrentados pela questão censitária que, no Brasil, não é simples de ser explicada. Mesmo depois da Independência, em 1822, a carência de dados seguros sobre a população era enorme. Apenas no ano de 1852, já no Segundo Reinado, foram feitos esforços efetivos para a realização de um censo geral do Império. Mas a iniciativa fracassou. Os motivos para o insucesso são variados. As guerras do sul em que o Brasil estava envolvido no momento e o fim do tráfico aprovado há pouco pelo parlamento deixaram a população temerosa. Muitos acreditavam que o objetivo do censo era reduzir

a população preta livre em escrava e aumentar a força militar do país. E estes não eram os únicos desafios para a realização de um censo geral do Império.



> Por outro lado, as longas distâncias, agravadas pela precariedade das comunicações, e a modéstia do aparelho estatal, inviabilizando a construção de uma autoridade pública legítima, dificultavam o desempenho de tarefas que poderiam resultar em fortalecimento progressivo dessa mesma autoridade pública. Daí a desconfiança quando do surgimento de demandas que se contrapunham aos procedimentos tradicionais, bem exemplificada na resistência ao censo e ao registro civil. Pode-se dizer que o censo de 1852 fracassou porque ainda não havia condições mínimas de reconhecimento, por parte da população brasileira, de que ela realmente se integrava a essa comunidade ampliada. (BOTELHO, 2005)

O censo de 1852 foi abortado, mas em 1872 a elite imperial conseguiu, finalmente, realizar o feito, considerado tão importante para a lógica de progresso que ela perseguia, sempre baseada nos conceitos europeus. De acordo com dados do Recenseamento geral do Brasil de 1872, a população considerada em relação à nacionalidade estrangeira em Pernambuco trazia que tínhamos 292 franceses, 217 ingleses, 327 italianos, 179 alemães e 6646 portugueses. No Estado do Rio de Janeiro, onde ficava a capital do país, eram 458 franceses, 175 ingleses, 509 italianos, 2504 alemães e 17766 portugueses. No Brasil como um todo eram 6108 franceses, 4086 ingleses, 5558 italianos, 45829 alemães, 121246 portugueses. Mesmo que o número real de ingleses não fosse tão expressivo, tanto no caso de Pernambuco, menos ainda no do Rio de Janeiro e até no do país inteiro, a influência dos britânicos foi forte em todos os aspectos da vida nacional e particularmente na pernambucana, principalmente nos Oitocentos.

O sociólogo Gilberto Freyre comenta que, até o século XIX, a colonização portuguesa teve muita influência moura e asiática, que pode ser observada em detalhes como o uso dos azulejos na frente das casas e dos sobrados, dos tapetes no interior das residências, e com o isolamento das mulheres, para as quais a rua era local proibido, com exceção das escravizadas, as quais frequentavam as ruas e os espaços públicos não por escolha, mas por obrigação. Com a abertura dos portos, em 1808, o Brasil sofreu um

processo que o intelectual chama de reeuropeização, o que, segundo ele, fez empalidecer os elementos asiático, africano e indígena, "cujo vistoso de cor se tornara evidente na paisagem, no trajo e nos usos dos homens. Na cor das casas. Na cor dos sobrados que eram quase sempre vermelhos, sangue de boi; outros, roxos, e verdes; vários, amarelos; muitos de azulejos" (FREYRE, 2003, p.311)

> Tudo isso que dava um tom tão oriental à nossa vida dos dias comuns foi empalidecendo ao contato com a nova Europa; foi se acinzentando; foi se tornando excepcional – cor dos dias feriados, dos dias de festa, dos dias de procissão, carnaval, parada militar. A nova Europa impôs a um Brasil ainda liricamente rural, que cozinhava e trabalhava com lenha, o preto, o pardo, o cinzento, o azul-escuro de sua civilização carbonífera. As cores do ferro e do carvão; o preto e o cinzento das civilizações "paleotécnicas" de que fala o Prof. Mumford; o preto e o cinzento dos fogões de ferro, das cartolas, das botinas, das carruagens do século XIX europeu. (FREYRE, 2003, p.311)

Os divertimentos, como as idas aos teatros, a instalação de passeios públicos nas cidades, o surgimento de restaurantes e cafés e dos mercados públicos, toda uma nova forma de viver, principalmente nas cidades, se desenvolvia por meio dessa reeuropeização do Brasil, tendo sempre a Inglaterra e a França como principais exemplos. Todas essas considerações poderiam ser constatadas no Recife do século XIX. A introdução dos pianos nas casas, do uso do tamanco, de bebidas como o chá, a cerveja e o whisky, por exemplo, são resultado das influências britânicas no século XIX, em cidades como o Recife que, inclusive, continua sendo referência de bebedores de whisky no país, mesmo sendo uma cidade com temperaturas tão elevadas. A bebida destilada, por aquecer, normalmente é mais consumida em locais frios, por isso vale destacar esse fenômeno na capital pernambucana. Além das mudanças de hábitos, a própria reconfiguração da cidade e do mercado regional teve forte influência inglesa.

> Os investimentos ingleses em ferrovias pelo mundo foi um importante passo no processo de internacionalização da produção capitalista, à medida que reforçava os princípios neocoloniais e reafirmava a divisão internacional do trabalho, reservando a países como o Brasil a condição de produtor de matérias primas tropicais destinadas à

> exportação. Nesse sentido, o traçado das ferrovias em Pernambuco vai resumir-se inicialmente a integrar as regiões produtoras de açúcar e, posteriormente, também de algodão ao porto do Recife, sem preocupação com a integração do mercado interno. Em grande medida, o objetivo dos ingleses era a especulação financeira conquistada legalmente a partir da garantia governamental de pagamento de 7% de juros sobre o valor empregado. Porém, como será visto mais adiante, a partir da década de 1880, à medida que as ferrovias alcançam o Agreste, ocorreu uma gradativa diminuição do transporte de mercadorias destinadas ao mercado externo, ao passo que aos poucos foi sendo ampliado o leque de produtos destinados ao consumo regional, contribuindo com a formação do mercado interno nordestino. (CAVALCANTI, 2015, p. 60-61)

As "maxambombas", por exemplo, que foram os primeiros trens da capital pernambucana, tiveram investimento britânico e ajudaram a modificar o traçado da cidade e de seus arredores. Os terrenos por onde passavam o transporte iam sendo valorizados e o que era o distante "mato" começava a se transformar em acessível arrabalde. As pessoas queriam morar nestes lugares, antes negligenciados pela população. E os sítios deixavam de ser locais de veraneio e de festas para se transformarem em bairros residenciais.

A atividade paisagística também fez parte dos projetos de modernização das cidades oitocentistas, no Brasil do século XIX, e neste quesito a influência britânica se mostrou importante mais uma vez, já que o paisagismo oitocentista brasileiro foi inspirado nos jardins ingleses, baseados nas ideias de progresso e civilidade. Os pesquisadores chamam o tipo de paisagismo do período de jardim romântico, cujo objetivo era o recreio dos moradores e o embelezamento das cidades. "O projeto paisagístico reproduzia elementos naturais, como pontes rústicas, cascatas, arranjos de árvores, grutas, canteiros e lagos, e incluía coretos, gradis e esculturas em ferro fundido e a expressão de traçados sinuosos" (SILVA, 2010, p.42). No Recife, o ajardinamento do Campo das Princesas merece destaque. Muitos historiadores defendem que o local era onde ficava o Palácio de Friburgo, de Maurício de Nassau, que foi destruído em 1769. No espaço ao redor do antigo palácio, ficou um grande descampado, chamado de

Praça do Palácio Velho e depois de Campo do Erário, porque, com o refugo da demolição, foi construído o Edifício do Erário (SILVA, 2010, p.53).



> Coube ao Conde da Boa Vista iniciar a restauração daquele espaço com a construção do palácio do governo, em 1841. Em 1850 inaugurava-se o Teatro de Santa Isabel, projetado e executado por Louis L. Vauthier. Com a vinda de D. Pedro II e a estada da família real no Palácio, em 1859, o local passou a ser chamado de Campo das Princesas, sendo no ano seguinte cogitado o seu ajardinamento, segundo um projeto de Willian Martineu. (CARNEIRO; MESQUITA, 2000, p.76)

O projeto de ajardinamento do Campo das Princesas só será realizado no ano de 1874, com proposta do engenheiro Emile Beringer, inspirado no paisagismo inglês, como era comum no período. O espaço contava com canteiros irregulares e um coreto no centro, além de ter seu conjunto protegido por um gradil de ferro.

Outra questão que merece atenção em relação à influência inglesa no Brasil do Oitocentos é a da implantação dos cemitérios protestantes no país. Como professavam a religião Anglicana ou Protestante, os britânicos eram considerados heréticos pelos portugueses, por isso tinham o culto proibido e não podiam ser enterrados nos cemitérios, em território português, do qual fazia parte o Brasil, no início do século XIX, tendo seus corpos enterrados à beira-mar ou nas margens dos rios. Mas, conforme citado anteriormente, o Tratado de 1810 mudou esta realidade. Com o acordo, eram permitidos os enterros dos Vassalos de Sua Majestade Britânica em locais convenientes, designados para este fim. Também eram proibidas as perturbações dos funerais ou das sepulturas dos mortos. A cidade do Rio de Janeiro foi a primeira a ter um cemitério para a comunidade britânica, ainda no ano de 1811. No Recife, diversos trabalhadores ingleses também foram beneficiados por este Tratado de Comércio e Navegação de 1810. Hoje é sabido que desde 1813, com o intenso movimento de britânicos na cidade, o ministro inglês enviou uma carta ao Príncipe Regente D. João informando do inconveniente que estava ocorrendo com a morte dos ingleses no Recife, onde os cadáveres estavam sendo sepultados nas praias, assim como acontecia com os

escravizados, e solicitando a intervenção para que fosse destinado um terreno para o sepultamento digno dos vassalos britânicos.



> Dom João ordena ao Governador e Capital General da Capitania de Pernambuco que demarcasse e comprasse um terreno que seria entregue aos ingleses para fins de sepultamento. Em 1814 ao ter em mãos a propriedade do terreno no bairro de Santo Amaro medindo 120 palmos de frente e 200 de fundo, o ministro inglês mandou murar o terreno, entretanto o governo havia desapropriado o terreno de uma chácara de um proprietário local, que depois quis cobrar o terreno dos ingleses. Todavia o cemitério não foi utilizado de imediato, pois se necessitava de que a Igreja Anglicana enviasse da Inglaterra para Pernambuco um capelão para reger a vida espiritual dos ingleses e também realizar os ofícios fúnebres, tal acontecimento veio ocorrer apenas em 1819. As anotações do capelão sobre batismos, casamentos e atos fúnebres vieram a ser registrado a partir de 1821, sendo que o primeiro sepultamento registrado foi de uma criança em dois de junho de 1822. (FAJARDO, 2015, p. 12)

O Recife ainda teve uma igreja anglicana, a *Holly Trinity Church*, que era conhecida como igrejinha dos ingleses, e era localizada na Avenida Conde da Boa Vista, e um hospital para os britânicos, o *British Hospital,* que ficava na atual Rua da Imperatriz. Os primeiros clubes de futebol da cidade surgem apenas no começo do século XX, mas também tiveram origem devido à influência inglesa, já que os britânicos foram os fundadores da modalidade esportiva, por isso muitos nomes usados no futebol brasileiro, como gol, time e pênalti são originados de palavras em inglês. Mas os novos hábitos surgidos depois do contato com os ingleses não ficaram apenas no quesito divertimentos. No século XIX, os recifenses abastados começaram a fazer uso do tecido tropical inglês, do linho diagonal branco, da casimira, da gravatinha borboleta, dos chapéus de palha, das bengalas. Muitas casas comerciais colocavam referências a uma procedência inglesa, mesmo que não fosse verdade, como forma de conquistar clientes. Os vapores chegavam ao Porto do Recife cheio de produtos ingleses, como manteigas e conservas, e eram anunciados nos jornais como artigos diferenciados. Sem falar no uso do ferro e do vidro nas construções modernizantes da cidade e também na

utilização da luz elétrica, a partir da década de 1850, tudo em decorrência do poder econômico da Grã-Bretanha e das trocas com os ingleses.



É possível perceber que o processo de modernização das principais cidades brasileiras, no século XIX, seguiu os modelos europeus, principalmente ingleses e franceses, baseados na lógica cientificista defendida por estes países. A abertura dos nossos portos, em 1808, foi fundamental para a entrada das comunidades e das influências estrangeiras e o Tratado do Comércio e da Navegação entre Portugal e Grã-Bretanha, de 1810, selou o papel dos ingleses na reconfiguração de cidades como o Rio de Janeiro e também o Recife. Enquanto a Inglaterra precisava expandir sua indústria e seu comércio, o Brasil passava por um período de crescimento e a influência inglesa será determinante para esse processo, principalmente em cidades portuárias como o Recife. Essa influência será sentida nos aspectos físicos e econômicos da cidade, mas também nos culturais e sociais, fundamentais para a compreensão histórica.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

ALENCASTRO, Luiz Felipe.; NOVAIS, Fernando A. *História da Vida Privada no Brasil*: Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

AZEREDO, Carlos. *O reino de Portugal e o Bloqueio Napoleónico*, Revista da Faculdade de Letras, v.10, III série, 2009. Disponível em:< http://ojs.letras.up.pt/index.php/historia/article/viewFile/3686/3442>. Acesso em 14.nov.2020.

BOTELHO, Tarcisio R. *Censos e construção nacional no Brasil Imperial*, Tempo Social, v.17, n.1, jun.2005. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702005000100014&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 14.nov.2020.

CARNEIRO, Ana Rita Sá; MESQUISTA, Liana de Barros. *Espaços Livres do Recife*. Recife: Prefeitura do Recife / Universidade Federal de Pernambuco, 2000.

CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Liberdade*: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822-1850). Recife: Editora UFPE, 2010.

CAVALCANTI, Marcelo Antunes. *Os Sistemas Logísticos de Transporte e a Estruturação do Território Pernambucano*: Gênese e Produção. Tese (Doutorado em

Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

CORRÊA, Carolina. *O Desenvolvimento Cultural, Artístico e a Moda no Brasil após a Chegada da Corte Portuguesa*. Monografia (Especialização em Moda, Cultura de Moda e Arte) – Instituto de Artes e Design, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2013.



FAJARDO, Alexandre. *Brasil Imperial Católico e o surgimento dos cemitérios protestantes*, Revista Interdisciplinar de Arte, Educação e Teologia. v. 1, n. 1, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/316661811_BRASIL_IMPERIAL_CATOLICO_E_O_SURGIMENTO_DOS_CEMITERIOS_PROTESTANTES>. Acesso em: 14.nov.2020.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos*: decadência e desenvolvimento do urbano. São Paulo: Global, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Disponível em < https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v1_br.pdf>. Acesso em: 15.nov.2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Disponível em < https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v9_pe.pdf>. Acesso em: 15.nov.2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Disponível em < https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v10_rj.pdf>. Acesso em: 15.nov.2020.

MEIRELLES, Juliana Gesuelli. J.G. *A família real no Brasil*: política e cotidiano (1808-1821). São Bernardo do Campo: Editora UFABC, 2015.

MENEZES, José Luiz Mota. *Mobilidade urbana no Recife e seus arredores*. Recife: Cepe Editora, 2015.

SANTOS, Eliza Brito. *Restaurantes e Cafés*: os lugares de sociabilidades e gastronomia no Recife da segunda metade do século XIX. Dissertação (Mestrado Profissional em História) – Universidade Católica de Pernambuco, Recife, 2019.

SILVA, Aline de Figueirôa. *Jardins do Recife*: uma história do paisagismo no Brasil (1872-1937). Recife: Cepe, 2010.

SILVA, João Paulo Ferreira. *Primeira Invasão Francesa 1807-1808*: A invasão de Junot e a revolta popular. Academia de Ciências de Lisboa, 2015. Disponível em: <http://www.acad-ciencias.pt/document-uploads/1679225_primeira_invasao_francesa_1807-1808.pdf>. Acesso em: 14.nov.2020.