

| 538 | AS PRÁTICAS CULTURAIS DA VIDA NOTURNA NO BAIRRO
DE BOA VIAGEM, CIDADE DO RECIFE: URBANIDADE E
PERCURSOS, 1970 - 1990

Magna Lícia Barros Milfont, Ana Carolina Puttini Iannicelli, Circe Maria Gama Monteiro

Resumo

O trabalho pretende mostrar as mudanças das práticas culturais noturnas da cidade por meio das noções de urbanidade e de percurso. A “cordialidade” e a “afabilidade” (urbanidade) - sintetizadas pelos percursos dos boêmios, dos encontros e desencontros que faziam o roteiro dos intelectuais, da gente jovem e festeira - pareciam desaparecer com as noites violentas de cidades brasileiras como o Recife, capital do Estado de Pernambuco. O Recife é uma das maiores aglomeração urbana do Brasil e está constituída por importantes bairros que mantém uma significativa vida noturna desde a década de 1970. Durante a referida década, o Bairro de Boa Viagem, localizado na Zona Sul da cidade do Recife, vivenciou projetos turísticos no âmbito nacional por meio da implantação dos pólos culturais. Durante as décadas de 1980 e 1990 esses pontos de cultura sofreram um declínio substancial em suas atividades noturnas que culminou no abandono e na ausência da urbanidade ao longo dos percursos.

Palavras-chave: Práticas culturais; urbanidade; percursos; vida noturna; história.

Introdução

O presente trabalho faz parte dos estudos e pesquisas para políticas estaduais de segurança pública intitulado “A Face Noturna da Cidade - Dinâmica sócio espacial da criminalidade em espaços públicos urbanos”, tendo como objetivo principal desenvolver uma análise da dinâmica da vida noturna de um bairro visando correlacionar a espacialidade de usos, a emergência de percursos e padrões de movimento urbanos, com as ocorrências de criminalidade. A investigação histórica da urbanidade e dos percursos noturnos visa contribuir para o planejamento urbano no que tange as políticas públicas de longo prazo, o que permite uma reflexão mais cuidadosa na promoção da cultura e do lazer para os trajetos noturnos que perderam sua vitalidade com a incidência dos crimes ou aqueles que apresentam ainda grande vigor. As fontes investigativas são: o arquivo do poeta e jornalista recifense Mauro Mota da FUNDAJ - Fundação Joaquim Nabuco; os jornais da época (Diário de Pernambuco e Jornal do Comércio) que mostram as transformações urbanas, o diário policial, o comportamento social, a especulação imobiliária dos bairros e os pontos de encontros (bares, restaurantes, boates), além da iconografia do período (1970-1990).

Todos esses procedimentos metodológicos ajudam na compreensão das transformações dessas rotas noturnas de entretenimento e cultura. Assim, é possível estimular nas políticas urbanas a compreensão interdisciplinar da vida noturna para evitar medidas imediatistas de repressão e de controle desses percursos, o que permite ações mais acertadas no âmbito da segurança pública. Hoje, o LATTICE - Laboratório de Tecnologias de Investigação da Cidade - do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da UFPE - Universidade Federal de Pernambuco - tem se voltado para o estudo da urbanidade e dos percursos noturnos com cuidado e interesse nas formas de compreensão que aquela primeira noção se revela conforme o tempo e a transformação do espaço urbano e dos crimes ao longo da história. Dizemos noção e não conceito pela simples razão da abrangência de seu significado e a dificuldade de mensurar os atributos envolvidos na interpretação da urbanidade, o que torna difícil se referir a ela como conceito. A preferência de vermos a urbanidade como noção ao invés de conceito nos permite formar uma imagem que não se acha suficientemente delimitada, o que torna favorável refletir progressivamente em modos mais abertos de compreensão. Aos poucos, a noção pode ir se transformando em conceito, quando se adquire uma maior delimitação por meio do amadurecimento que os debates científicos forem se concretizando. Por essa razão, compartilhamos a noção de urbanidade e paralelamente a de percursos noturnos. A urbanidade e os percursos de antemão já são históricos. Históricos por que seus significados tomam dimensões diferenciadas no tempo e no espaço. Assim, podemos interpretar a urbanidade e os percursos como práticas culturais que se expressam não só por meio da representação espacial, mas, sobretudo, compreendê-las em seu fundamento histórico.

A noção de urbanidade

É durante o século XVIII que a palavra urbanidade é difundida por intelectuais, por artistas e religiosos na Europa e é construída em torno de valores sociais que abrangiam boas maneiras, comportamento e hábitos, que traduzidos significavam “civilização”. Paralelo ao termo “civilização” estava também se construindo o que seria o seu contrário – questões relacionadas a crimes e comportamentos religiosos e civis reprováveis, nomeadamente a sodomia, a bigamia, o rapto, o adultério, as falsificações e os roubos. O sociólogo Norbert Elias (1990) ao descrever as transformações de “valores” e comportamentos europeus destaca que foi durante o século XVIII que as expressões da civilidade foram, enfim, consolidadas e direcionadas também para a idéia política de “nação”. Assim, a nação francesa passa a ser o modelo de urbanidade. Não é à-toa que aquelas expressões pertenciam

“a nação mais civilizada e poderosa” da época como destaca o médico e historiador português Jaime Zuzarte Cortesão (1884-1960):

Das nações propriamente continentais, dum continente tão dividido em Estados, pelas raças, os interesses e as confissões religiosas, a nação mais civilizada e poderosa, aquela cujo governo servia de modelo às restantes e lhes ditava a moda, era a França (Cortesão, 2001, p.26).

No Brasil dos setecentos, o referido “modelo” ou “moda” europeia enfatizava a beleza das construções e das cidades como destaca a arquiteta e historiadora Cláudia Damasceno Fonseca (2008). Segundo a autora, havia uma maneira de ver o mundo que abrangia um conceito estético que se desenvolveu a partir de meados do século XVIII. Esse conceito se baseava conforme os princípios da conveniência juntamente com a de proporção e a de utilidade que caracterizou a visão da época em relação a interpretação do belo (Fonseca, 2008). Esses princípios estavam vinculados a capacidade construtiva do sítio como foi a implantação dos edifícios em torno das praças durante o século XVIII no Brasil. Contudo, esta capacidade se expressava não só na forma urbana, mas também na função e o no uso dos templos religiosos na propagação dos preceitos religiosos, contribuindo para instituir, grosso modo, uma ordem social e material. Portanto, havia uma urbanidade que se mostrava abrangente, incorporando não só uma ordem social referente aos “bons costumes” expressos nas normas e condutas legais, mas uma ordem construtiva e territorial impostos pela “civilité” contra a “barbárie”. A urbanidade do século XVIII, então, se manifestava de vários modos identificados pela investigação histórica. Durante o século XIX, a urbanidade se faz presente na literatura dos viajantes que deixaram suas impressões ou fixaram seus desígnios durante certo tempo na América. Contudo, há relatos de intrigantes viajantes que estenderam seu olhar para o interior do território americano, conduzindo não só valores sociais e religiosos, mas reivindicações políticas fundamentais que contribuíram para fundação de vilas e cidades na América. No interior do Brasil esses valores e reivindicações se disseminaram nos “sertões de dentro” e nos “sertões de fora” (os de “dentro” correspondem à parte menos desbravada do território colonial e os de “fora” referem-se às localidades mais trafegadas pelos viandantes) envolvendo o caráter patriarcal da “açucarocracia da sociedade rural do Brasil colonial” como expressa Evaldo Cabral (2003). Muitas “bocas” ou entradas do sertão foram fixadas ao longo dos caminhos, o que proporcionou a fundação de freguesias e vilas. Nessas povoações, a urbanidade se exprimiu na “civilização patriarcal” como destaca o historiador António José de Oliveira:

Era nos ambientes da casa de engenho que se concentrava a verdadeira riqueza material e simbólica de seus mais expressivos expoentes [...] a presença não só de colheres de prata, mas também de garfos, louças, pratos de mesa extrafinos e pratos rasos; utensílios finos que, embora ainda ínfimos, simbolizavam o declinar de uma sociedade rústica de maus hábitos, a se comportar à mesa, e a ascensão de uma nova elite que procurava confrontar e "domar" esses velhos hábitos, mediante novos códigos de postura, cujos comportamentos deveriam refletir-se em seu gosto pelo novo [...] A "civilização" patriarcal, medrada sob a casa de engenho, ostentou uma riqueza invejável. É mister tentar entender o fazer desse jogo e as relações de poder, através do seu simbolismo material. A ostentação de uma materialidade ímpar, o fetiche que ocasionava aos demais grupos sociais era a marca conceitual e distintiva que vinculava essa aristocracia com os demais grupos sociais (Oliveira, 2008, p.5-6).

O forte simbolismo material que envolvia a sociedade colonial foi aos poucos modificado durante o século XX pelos avanços da mecanização oriundos da industrialização e da introdução das usinas no interior do Brasil. A "civilização patriarcal" aos poucos se desfaz e a civilização do consumo se projeta por meio da especulação imobiliária desenfreada e pelo crescimento da população. Outros símbolos da cultura material se manifestavam nas cidades que não dormiam mais, mostrando a vitalidade e o consumo em horários noturnos. Até a década de 1970, a região metropolitana do Recife registrou uma intensa vida noturna acompanhada por um forte crescimento da violência, o que provocou nas cidades mudanças de hábitos tanto materiais quanto comportamentais. Os valores da urbanidade pareciam desaparecer ou, quem sabe, estavam por se transformar com os crescentes crimes na madrugada. A violência já pertence ao senso comum ao se constatar a persistência da representação do "perigo noturno". Esse perigo noturno tanto pode manifestar-se em áreas espaciais desérticas que são movimentadas apenas durante o dia, como também em espaços movimentados. Contudo, o crescimento da economia noturna das cidades alimentou o interesse pelas tradições (turismo cultural) e trouxe novas práticas culturais. As tradicionais práticas da vida noturna na maioria das cidades ainda são predominantemente de lazer como os bares. Entretanto, novas práticas culturais se expandem nos centros e nas periferias ou mesmo em locais inesperados - academias, universidades e demais espaços culturais, além dos restaurantes. As "diversas cidades noturnas emergem com características próprias". Nesse sentido, a contribuição da investigação histórica reside na identificação das tradições e persistências das práticas culturais e os padrões noturnos a elas associadas. Esses padrões também governam a

violência na medida em que a persistência da representação do “perigo noturno” impõe certas regras, como a inatividade de bancos, lojas, escritórios.

O “perigo noturno” e os percursos à noite no bairro de Boa Viagem, 1970-1990

“O perigo noturno” em qualquer parte do mundo traz consequências diretas para a estrutura urbana, que ao sofrer abandono ou intervenções equivocadas, perde traços das velhas vias ou dos percursos que transmitiam identidade, memória e história.

A cidade então vai deixando de produzir as imagens cruciais de uma ordem que tem como suportes a urbanidade e a cultura urbana. A não internalização dessas imagens ou a sua substituição por outras é o que talvez permitisse compreender o desbloqueio da ordem urbana e a “irrupção” não só de uma violência inaudita na cidade, mas de uma nova percepção de que a urbanidade não é mais referência de comportamento, paradigma da ordem (Pechman, 1997, p.205).

A transformação ou declínio da urbanidade se manifesta nas grandes transformações urbanas que intervêm e ainda interveem no “locus da memória coletiva dos povos que é a cidade”, expressão destacada por Aldo Rossi (2001, p.198). Esta memória coletiva traz marcas da identidade e da história muitas vezes presentes em certos elementos importantes da cidade como ruas, passeios, linhas de trânsito, canais, caminhos-de-ferro, que podem ser vestígios de um tempo que passou. Segundo, Mário Moutinho (2007) para muitos, estes elementos são predominantes na imagem da cidade porque as pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo destes percursos. No âmbito do desenho urbano, nada é tão marcante quanto os percursos, também definidos pelos caminhos ou pelas rotas que as pessoas registram e guardam na memória.

Os percursos por serem elementos urbanos marcantes da memória coletiva da sociedade consistem na expressão da urbanidade, pois promovem encontros entre as pessoas e possibilitam trocas e interações culturais, o que gera práticas culturais. O que se entende por “práticas” tornou-se um dos pilares da noção de história cultural, que segundo Buker (2005, p. 78) “é um dos paradigmas”. O historiador José D’ Assunção Barros define a palavra da seguinte forma:

Antes de mais nada, convém ter em vista que esta noção deve ser pensada não apenas em relação às instâncias oficiais de produção cultural, às instituições várias, às técnicas e às realizações [por

exemplo os objetos culturais produzidos por uma sociedade], mas também em relação aos usos e costumes que caracterizam a sociedade examinada pelo historiador. São práticas culturais não apenas a feitura de um livro, uma técnica artística ou uma modalidade de ensino, mas também os modos como, em uma dada sociedade, os homens falam e se calam, comem e bebem, sentam-se e andam, conversam ou discutem, solidarizam-se ou hostilizam-se, morrem ou adoecem, tratam seus loucos ou recebem os estrangeiros (Barros, 2004, p.77).

O autor ainda acrescenta que as práticas culturais como “modos de fazer” de uma sociedade, também se referem aos modos de vida, as atitudes que traduzem acolhimento, hostilidade, desconfiança, ou as normas de convivência como a caridade, a discriminação, a segregação, o repúdio. O autor fundamenta que as práticas culturais geram regras ou “padrões de vida cotidiana”. Esses padrões de vida são interpretados como representação, que consiste nos “modos de ver” de uma sociedade ou grupo social. O historiador Roger Chartier (1990) elaborou as noções de práticas e representações como fenômenos que se complementam num horizonte circular de trocas culturais. Conforme este horizonte teórico, a cultura pode ser interpretada pela relação cambiante entre esses dois pontos. Assim, tanto os elementos da morfologia da cidade seriam produzidos entre práticas e representações, como os sujeitos produtores e receptores desses elementos circulariam entre estes dois pontos. Nesse sentido, é possível afirmar que o percurso à noite se constitui numa prática cultural que gera padrões de comportamento que, por sua vez, criam representações referentes ao contexto noturno de determinada época e local.

No contexto noturno dos bairros da cidade, os percursos das pessoas podem ser identificados mais facilmente quando comparado ao diurno. Isso porque a vida noturna ainda guarda historicamente forte vínculo com o lazer e ao mesmo tempo com o submundo das práticas ilícitas e da violência (Darnton, 1989). O entretenimento e a marginalidade em determinadas localidades permitem encontrar elementos referentes a uma vitalidade urbana ou não. A ausência de vitalidade também é um dado importante! O mais importante, porém, é destacar que os percursos traduziam e traduzem alguma forma de identidade e de memória das pessoas, além da história da localidade referente as funções e os usos. Além do “perigo noturno”, há ainda na noite um sentimento de nostalgia que alimenta o pensamento dos boêmios, intelectuais e artistas que percorriam verdadeiras rotas ao gosto do “dandi” de Charles Baudelaire (1997). Nesse sentido, concordamos com o arquiteto Douglas Aguiar (2009) ao tratar os percursos como algo que expressa a urbanidade e essa afirmação têm fundamentos históricos, pois as rotas fixadas pelos viandantes imprimiam a importância de determinadas localidades.

Na cidade do Recife, durante a maior parte do século XX, havia determinadas localidades e percursos que eram pontos e rotas de pessoas “onde se encontrava todo mundo” como constatou a aposentada e advogada Margarida Borges Rodrigues de 74 anos (Jornal do Comércio, ano 1 - número 16, Recife, 24 de julho de 2011, p. 06) ao recordar suas memórias. É provável que o crescimento urbano dos bairros a partir da década de 1970 e o medo da violência tenham aos poucos inibido a aventura das pessoas de percorrerem percursos de lazer à noite. Este fenômeno de crescimento e ao mesmo tempo de “medo noturno” transformou o padrão de comportamento dos bairros do Recife como o de Boa Viagem. Esse badalado bairro experimentou na década de 1970 um forte crescimento urbano e um substantivo “incremento demográfico da ordem de 175,76%, passando a contar com 77.467 habitantes” (Alves, 2009, p. 65). Nesta mesma década, Boa Viagem se consolida como um bairro urbano do Recife com um crescimento maior que o de qualquer outro bairro. Os jornais da época retratam bem a realidade da transformação da Cidade do Recife em “grande metrópole” ao se referir ao Bairro de Boa Viagem como “Má Viagem”:

Agora, que nos encontramos na Boa Viagem - no nosso ‘clássico veraneio’ anual - notamos que o trânsito por essas bandas da cidade se intensificou-se muito, a ponto de quase já ‘saturar’ a Avenida Beira Mar nas horas do rush. A Avenida Beira Mar (ou da Boa Viagem) está se tornado, de fato, uma avenida de trânsito difícil, já meio atravancado pelo grande número de veículos e com riscos de iminentes acidentes. Outrora [‘in illo tempore’, no tempo dos nossos veraneios na ‘antiga’ Boa Viagem], quando chegávamos à altura da Estação Rodoviária, era uma corrida só, suave e fácil até a casa. Hoje, o excesso de veículos, faz o trânsito mais demorado, perigoso e já tendendo à saturação da avenida [...] Breve a Boa Viagem será intransponível; e a Boa Viagem de hoje se tornará a Má Viagem [constroem-se edifícios cada vez mais altos, aumentando a população do bairro e por aí o trânsito] (Diário de Pernambuco, Primeiro Caderno, Recife, sábado, 24 de janeiro de 1970, p.04).

A representação do “perigo” também estava expressa no medo da transformação urbana que abria novas vias para o fluxo de carros. O sentimento de nostalgia parecia distanciar o ‘clássico veraneio’ da ‘antiga Boa Viagem’ daquela ‘Má Boa Viagem’ com seus edifícios cada vez mais altos e seu trânsito intenso. Contudo, apesar da crítica do jornal, o bairro não deixava de ser ponto de veraneio e nem das práticas culturais dos percursos à noite como recorda Margarida Rodrigues e Clotilde Santoianni de 81 anos:

Muitas vezes, o dia começava na Praia de Boa Viagem. ‘ia todo mundo de maiô inteiro e saída de banho por cima, ou roupão [...]’ lembrando ainda naquele tempo as areias formavam uma paisagem

diferente de hoje ocupada por dezenas de vendedores [...] depois da praia, os jovens seguiam para uma matinê em um dos muitos cinemas de rua [...] depois, voltámos para casa sozinhas pelas ruas mal iluminadas, sem nos preocupar com a violência (Jornal do Comércio, ano 1 – número 16, Recife, 24 de julho de 2011, p.07-08).

Os percursos de entretenimento noturnos em Boa Viagem e nos bairros centrais da cidade, apesar da violência, se perpetuaram até 1992 (Jornal do Comércio, ano 1 – número 16, Recife, 24 de julho de 2011, p.09). Nos bairros centrais como o do Recife, apesar do crescimento acelerado da zona sul, ainda era forte a presença de intelectuais, jornalistas e poetas como Mário Mota. O poeta e jornalista revela através de suas palavras nostálgicas do ano de 1970 que o bairro central do Recife parecia ter mudado, embora a frequência de percursos noturnos tradicionais ainda fossem “atuais”:

Muitas noites [...] vamos por essas beiras do rio, por êsses cafés noturnos, ainda tango, vitrola, garçonetes e cigareirinhas da Lafaiete e da Caxias; vamos pelo bairro de São José, pelo Pátio do Terço, um dos óleos mais belos [...], antigo itinerário. Só antigo? Também atual (Diário de Pernambuco, Agenda, Recife, 19 de abril de 1970, p.38).

O intelectual Mário Mota figura palavras reveladoras que marcam traços de mudanças no comportamento noturno. As palavras “antigo” e “ainda” desvelam as transformações das práticas culturais mais tradicionais relacionadas aos percursos dos frequentadores da noite. É possível apontar na década de 1970 os primeiros sinais do fenômeno de abandono noturno do bairro central do Recife em relação à zona sul, onde está localizado o Bairro de Boa Viagem. Este bairro passa a atrair jovens e demais frequentadores da noite recifense, o que reflete na escrita de Mota ao criticar o descaso com a arquitetura do bairro do Recife que ele interpreta como não urbanismo:

Sumiram os antigos transeuntes. Onde encontrar os pares debruçados sobre as águas e o tempo? O tempo e as águas. Rua da Aurora. A Igreja dos Ingêleses, o Ginásio. As canoas no rio, sempre o rio, levando a gente toda das varandas. Sobrados e estudantes submersos [...] – Isto não é urbanismo, não é nada. É a liquidação dos monumentos da arquitetura colonial do Recife mais puro (Diário de Pernambuco, Agenda, Recife, sexta feira, 24 de abril de 1970, p.35).

O poeta Mário Mota destaca também antigos itinerários que se perdem na década de 1970, como

o itinerário de Augusto dos Anjos: Recife. Ponte Buarque de Macedo [...] em direção a Casa do Agra [...] a pé pela Rua do Lima [...] diante

da Matriz da Piedade [...] as casas povoam-se de dentro para fora. Há gente nas janelas, esquinas, nas cadeiras da calçada, na porta do bar (Diário de Pernambuco, Agenda, Recife, sexta-feira, 24 de abril de 1970, p.35).

O aparente deslocamento da diversão noturna da zona central para zona sul da cidade do Recife expressado nos escritos de Mota mostra um novo contexto cultural “da gente nova”. Os percursos à noite sofrem importantes dinâmicas que podem ajudar a compreender as mudanças de comportamento das pessoas. Toda a sexta-feira era o dia que estudantes, intelectuais e boêmios batiam ponto em locais de encontros que “pululam” – expressão da época – de gente nova e festeira. Por volta de meia-noite, faziam-se percursos em direção aos bares e boates dos principais bairros:

Hoje, há febre, no Recife, das Boates, restaurantes, casas de lanches, etc. Alguns desses estabelecimentos acumulam restaurante com a boate, nêles se come, se bebe e se dança, querendo. A gente nova gosta de ir a boates e nelas, bailar, beber e comer. De forma que os restaurantes pululam no Recife [...] (Diário de Pernambuco, “Coisas da Cidade”, Recife, terça-feira, 6 de janeiro de 1970, p.01).

As boates em geral só funcionavam à noite e nessa época tinham duas conotações diferenciadas – podiam ser apenas danceterias ou locais de bordéis como o famoso edifício Califórnia que em grande parte abrigava atividades de prostituição. Junto como o edifício Holiday, o Califórnia se tornou uma construção emblemática e marcante das noites de Boa Viagem. Para os intelectuais e demais frequentadores da noite boêmia do bairro, o percurso era sempre o mesmo: bares e bordéis para ouvir música e discutir política e literatura. Esse tipo de percurso noturno era sempre acompanhado pelas práticas ilícitas associadas a crimes de lenocínio e contravenção:

Trinta e três mulheres, entre elas a “intocável” Iraci Gram, proprietária de três apartamentos no Edifício Califórnia, em Boa Viagem, foram presas e recolhidas aos xadrezes da Delegacia de Costumes, por terem desobedecido à determinação do delegado Lamartine Correa, proibindo a exploração do lenocínio no prédio. A “intocável” foi indiciada em inquérito, por prática de contravenção [...] o delegado na preleção que fez às mulheres, avisou que os reincidentes serão enquadrados nos artigos 229 e 230 do Código Penal Brasileiro [...] irritado com o desrespeito, mandou que os auxiliares fossem ao “Califórnia” e prendessem a mulher. Ao chegar, Iraci protestava e dizia que “vou tomar uma atitude muito séria contra o delegado, pois tenho muitas amizades influentes e o caso não vai ficar dessa maneira” (Diário de Pernambuco, Primeiro Caderno, Recife, Domingo, 22 de junho de 1975, p.27).

A diversão noturna de muita gente importante e as práticas ilícitas pareciam caminhar juntas. O próprio discurso da cafetina expressa esse fato ao afirmar que iria “tomar uma atitude muito séria contra o delegado”, e completa: “tenho muitas amizades influentes”. A polícia atuava também para reprimir o que era motivo de escândalos, pois “a escuridão noturna é um convite a liberação” (Pinho, 2000, p.54). Nessa escuridão noturna, as figuras do boêmio, do dândi e do flâneur coexistiam no bairro. O boêmio da época tem outra definição - era uma figura engajada na política representada principalmente por parte da intelectualidade recifense que se via a “margem”, ou seja, contrária as idéias de progresso e ordem impostas pela ditadura militar (1964-1982). O dândi se constituía, segundo Pinho (2000, p.60-61) pelo “homem rico e ocioso que mesmo entediado de tudo, não tem outra ocupação senão correr em busca da felicidade”. O flâneur era o homem inteligente que perambulava pelas ruas principalmente à noite e que vivia tanto nas rodas da população quanto nas reuniões de amigos. Essas figuras sintetizavam os frequentadores da noite de Boa Viagem. As transformações urbanas e as mudanças de valores ocorridas no século XX no Recife e no mundo provocaram a coexistência do boêmio, do dândi e do flâneur.

Na década de 1980, as práticas noturnas do Bairro de Boa Viagem se transformam com a construção do Shopping Recife, pois ele se torna um “equipamento metropolitano e não somente do bairro” (Alves, 2009). Boa Viagem ganha em estrutura comercial, viária e transportes, de fornecimento de água e energia, o que garante a abertura de vários restaurantes, botecos e pólos culturais como o Pólo Pina, onde se localizava a famosa “soparia”. Esse último era ponto de encontro de artistas e da gente jovem que depois de percorrerem os bares, iam terminar seu trajeto noturno na soparia. Na década de 1990 ocorrem mudanças no padrão de entretenimento noturno do bairro para práticas de consumo mais sofisticadas. Grandes anúncios de caros restaurantes como Roof Garden que exibia novo cardápio internacional, na Rua Barão de Souza Leão, é um exemplo dessas transformações:

Roof Garden. A excelência no novo cardápio [...] pessoas que extraem o melhor da vida preferem o Roof Garden. Cozinha internacional com serviço da primeira classe e música ao vivo para ouvir e dançar. Novo horário: segunda à sábado das 19 horas às 2 horas (Diário de Pernambuco, Recife, Cidade, sábado, 2 de junho de 1990, p.06).

Na década de 1990 é assistido um declínio mais efetivo da vida noturna do bairro, o que parece se expressar nas propagandas de lojas e restaurantes luxuosos. Os percursos noturnos se tornam cada vez mais marcados pelo ir e vir dos automóveis. As figuras do

boêmio, do dândi e do flâneur se tornam raras nas ruas de Boa Viagem. Os pontos de encontros das pessoas e os percursos mudam conforme a “moda” de determinados grupos sociais ou a interferência do governo em promover eventos públicos destinados a devolver a vitalidade urbana de determinado local.

O Bairro de Boa Viagem entre os anos de 1970 e 1990 sofre significativas mudanças que transformaram os padrões de urbanização e acessibilidade. A abertura da Avenida Domingos Ferreira (1975-1978), juntamente com outras muitas vias, expulsou as camadas sociais mais baixas e reconfigurou o perfil social do bairro. Muitas famílias que viviam na margem do Canal de Setúbal foram relocadas para que fosse realizada a desobstrução como consta em uma nota de jornal da época:

A secretaria de Viação e Obras da Prefeitura do Recife inicia hoje a desobstrução do Canal de Setúbal, no trecho compreendido entre as ruas Ernesto de Paula Santos e Mário de Castro, além da abertura de valetas em todas as artérias adjacentes, com a finalidade de facilitar o escoamento das águas naquela área de Boa Viagem (Diário de Pernambuco, Primeiro Caderno, Recife, quarta feira, 18 de junho de 1975, p.5).

Muitas ruas entre 1974 - 1976 foram alargadas como a Avenida Beira-Mar e em 1976 mais de vinte ruas são pavimentadas em Boa Viagem (Alves, 2009). A Rua Barão de Souza Leão foi urgentemente alargada para não só permitir maior acessibilidade de tráfego, mas a melhoria de escoamento das águas fluviais:

A Secretaria de Viação e Obras públicas da Prefeitura do Recife designou um dos seus técnicos para apresentar solução urgente para o problema de escoamento das águas pluviais, na Avenida Barão de Souza Leão, em Boa Viagem (Diário de Pernambuco, Primeiro Caderno, Recife, Domingo, 22 de junho de 1975, p.07)

A construção de outras obras também acelerou a transformação do bairro como a construção da ponte-viaduto João Paulo II durante 1975-1979. Esta ponte conectou a Ilha Joana Bezerra e o Capanga, o que permitiu a integração da Avenida Agamenon Magalhães, a Ponte-viaduto, a Ponte Agamenon Magalhães, a Ponte do Pina e as Avenidas Antônio de Góes e Herculano Bandeira.

Todas essas melhorias contribuíram para a reconfiguração sócio-espacial do bairro que permanece semelhante ainda hoje como destaca Paulo Alves (2009): os grupos sociais mais altos ocupam a primeira avenida chamada de beira mar; a parte média alta da sociedade fica entre a primeira avenida e a terceira; a média, depois da terceira; e a baixa se localiza nas áreas de mangue, alagadas pelo Rio Jordão.

Na década de 1980, o Bairro de Boa Viagem novamente se valoriza com a construção do Shopping Recife, localizado entre a Avenida Antônio Falcão e a Avenida Mascarenhas de

Moraes. A construção desse centro comercial possibilitou a ocupação de novas construções e impulsionou a independência do bairro – criou-se uma nova centralidade urbana.

A representação criada em torno da beira-mar de Boa Viagem como local de divertimento, ou seja, de poder ir à praia, ir ao Shopping e andar no calçadão provoca uma grande demanda para se viver no bairro entre os anos de 1980 e 1990. Em 1981 ocorre a recuperação de áreas limítrofes que ficam entre a Avenida Beira Mar e o Canal de Setúbal, o que expande as áreas de ocupação do solo. O Shopping expande sua área em 1983, com a construção da segunda etapa e a terceira etapa é concluída em 1988. A expansão do Shopping provocou um forte impacto no bairro que teve uma significativa valorização imobiliária. Segundo Alves (2009, p.69), essa valorização se expressou mais fortemente e imediatamente no entorno da edificação comercial, no qual o metro quadrado passou de 15 a 30 dólares. No ano de 1993, ocorrem iniciativas do governo pela preservação de áreas verdes e expansão de novas, embora a área pública ainda apresente pouco verde.

Considerações Finais

O crescimento urbano entre os anos de 1970 e 1990 gerou uma demanda social principalmente no que se refere à abertura das avenidas e das ruas do Bairro de Boa Viagem, o que provocou a transformação da urbanidade. Essa transformação se expressa na mudança de comportamento que é revelada pela representação do “medo noturno”. Essa representação gerou novas práticas de entretenimento noturno, o que também gerou novos padrões de crimes e uma nova dinâmica para as noites do referido bairro. Nesse sentido, novos pontos de encontros e de lazer são formados no período em questão e denotam uma mudança de padrão comportamental jamais vista em outra parte do Brasil. A partir da década de 1970, os bairros do Recife apresentam essa característica singular que envolve o declínio e a proliferação de vários percursos noturnos.

Bibliografia e fontes primárias impressas

Bibliografia

Aguiar, D. 2010. Urbanidade-e-debate. Metropolis [Em linha]. Disponível em: <http://urbanismo.arq.br/metropolis> [Consult. 6 de março de 2010].

Alves, P. R. M. 2009. Valores do Recife. O valor do solo na evolução da cidade, Recife, Luci Artes Gráficas Ltda.

- Barros, J. A. 2004. Campo da história, especialidades e abordagens, Rio de Janeiro, Editora Vozes.
- Baudelaire, C. 1997. Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna, São Paulo, Paz e Terra.
- Buker, P. 2005. O que é história cultural, Rio de Janeiro, Zahar.
- Chartier, R. 1990. A história cultural, entre práticas e representações, Rio de Janeiro, Editora Bertrand Brasil S.A, Difel.
- Cortesão, J. Z. 2001. O tratado de Madri, Brasília, Senado Federal.
- Darnton, R. 1987. A boemia literária e revolução, o submundo das letras no antigo regime, São Paulo, Companhia das Letras.
- Elias, N. 1990. O processo civilizador, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor.
- Fonseca, C. D. 2008. Irregularidades ou pitorescas? Olhares sobre as paisagens urbanas mineiras. In Furtado, J. F. (org). Sons, Formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África, São Paulo, Annablume, Belo Horizonte, Fapemig.
- Mello, E. C. 2003. A fronda dos mazombos: nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715, São Paulo, Editora 34.
- Moutinho et al. 2007. Desenho Urbano, Elementos de análise morfológica, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas.
- Oliveira, José Antônio de. Casa de engenho, sobrados e mobílias: a formação do poder da aristocracia rural e urbana de Crato - 1790-1890. Revista de Humanidades, Anais do II encontro Internacional de História Colonial. Mneme [Em linha], 9. Disponível em: www.cerescaico.ufrn.br [Consult. 6 de março de 2010].
- Pechman, R. M. 1997. A cidade dilacerada. In: Souza, C. F.; Pesavento, S. J. (Org.). Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano, Porto Alegre, UFRGS.
- Pinho, C. E. R. 2000. Esquina Lafayette: boemia, amores e lamentações na história recifense, Recife, Tese (Dissertação) - Departamento de História da Universidade Federal de Pernambuco, UFPE.
- Rossi, A. 2000. A arquitetura da cidade, São Paulo, Martins Fontes.

Fontes primárias impressas do Arquivo Público Jordão Emerenciano - APJE e Fundação Joaquim Nabuco - FUNDAJ:

Diário de Pernambuco, Primeiro Caderno, Recife, sábado, 24 de janeiro de 1970, p.04;

Diário de Pernambuco, Agenda, Recife, 19 de abril de 1970, p. 38;

Diário de Pernambuco, Agenda, Recife, sexta feira, 24 de abril de 1970, p.35;

Diário de Pernambuco, Primeiro Caderno, Recife, quarta feira, 18 de junho de 1975, p. 5;

Diário de Pernambuco, Primeiro Caderno, Recife, domingo, 22 de junho de 1975, p. 07;

Diário de Pernambuco, Primeiro Caderno, Recife, domingo, 22 de junho de 1975, p. 27;

Diário de Pernambuco, Cidade, Recife, sábado 2 de junho de 1990, p. 06;

Jornal do Comércio, ano 1 - número 16, Recife, 24 de julho de 2011, p. 06;

Jornal do Comércio, ano 1 - número 16, Recife, 24 de julho de 2011, p. 07-08.