



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL DA CULTURA REGIONAL

RAFAEL ARRUDA SILVA

**PONTE MAURÍCIO DE NASSAU: MODERNIDADE,
ESPAÇO URBANO E USOS DO PASSADO NAS REFORMAS
URBANAS DO RECIFE (1909 - 1920)**

RECIFE
2019

RAFAEL ARRUDA SILVA

**PONTE MAURÍCIO DE NASSAU: MODERNIDADE,
ESPAÇO URBANO E USOS DO PASSADO NAS REFORMAS
URBANAS DO RECIFE (1909 - 1920)**

Dissertação entregue ao Programa de Pós-Graduação em História para obtenção de grau de Mestre em História Social da Cultura Regional.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Mariana Zerbone Alves de Albuquerque.

RECIFE
2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Sistema Integrado de Bibliotecas
Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S586p

Silva, Rafael Arruda

Ponte Maurício de Nassau: modernidade, espaço urbano e usos do passado nas reformas urbanas do Recife (1909 -1920) / Rafael Arruda Silva. - 2019.
152 f. : il.

Orientadora: Mariana Zerbone Alves de Albuquerque.
Inclui referências.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2020.

1. Ponte Maurício de Nassau. 2. Modernidade. 3. Espaço urbano do Recife. 4. Usos do passado. I. Albuquerque, Mariana Zerbone Alves de, orient. II. Título

CDD 981



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**



**PONTE MAURÍCIO DE NASSAU: MODERNIDADE, ESPAÇO URBANO E USOS
DO PASSADO NAS REFORMAS URBANAS DO RECIFE (1909 - 1920)**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO ELABORADA POR

Rafael Arruda Silva

Aprovada em 06/12/2019

Banca Examinadora

Prof.^a Dr.^a Mariana Zerbone Alves de Albuquerque
Programa de Pós-Graduação em História – UFRPE
Orientadora

Prof. Dr.^a Ana Lúcia do Nascimento Oliveira
Programa de Pós-Graduação em História – UFRPE
Examinadora Interna

Prof. Dr. Renato Pinto
Programa de Pós-Graduação em História – UFPE
Examinador Externo

AGRADECIMENTOS

Começando pelo óbvio, mas imprescindível: agradeço a minha família. E isso só pelo simples fato de me aturarem em todos esses anos. Algumas coisas não têm preço mesmo. Eles deram base, infraestrutura, condições e também cobrança – afinal “Rafael, meu filho, você precisa terminar de escrever isso” – para eu chegar até aqui. E como gratidão se mostra mais com atitudes do que com palavras, só posso resumir tudo a um grande muito obrigado.

Aos meus amigos do grupo do Cabaré também fica meu agradecimento. Se por um lado ajudaram muito na minha procrastinação, por outro estavam ali no coro do “Cara, quando tu acaba essa dissertação?”. São bons amigos que com certeza ajudarão na comemoração. Um especial obrigado a Ciço e ao Mago, que, ainda lá em 2014 (um ano ruim na minha vida), começaram com a ladainha de “Você precisa ir pesquisar”. Me empurraram para fora da letargia e foram pessoas importantes para mim. Anos depois, está aí o resultado e parte da culpa é deles.

A mais outro amigo, de sei lá quantos anos (por que sou um historiador que é péssimo com as datas da própria vida), fica meu agradecimento. Se não fosse Hugo e seus talentos parte das imagens desse “trabalho sobre aquelas estátuas lá da ponte” ainda estariam todas tremidas e fora de foco. Obrigado por se deixar arrastar até o centro da cidade pra tirar algumas das fotos que aqui estão.

Agradeço a professora Mariana, que, nesses últimos anos, deve ter tido a paciência testada devido ao meu ritmo de escrita com tendências a perda de foco e procrastinação. Sob sua orientação aprendi bastante e tive a experiência de trabalhar com alguém de fora da História. Foi uma ótima experiência para alargar minhas perspectivas de abordagens e lista de leituras e conhecimento. Daqui para a frente meu entendimento em relação ao Urbano será outro com certeza.

Outro obrigado vai para o professor Renato, há anos ciente dessa pesquisa e apoiador dela. Ao fim, ela não saiu como poderia ter sido, mas, nessas páginas, com certeza há muito de sua influência direta e indireta. Mesmo que os percalços acadêmicos o tenham livrado do ônus de ser meu orientador, ele sobreviveu – como compete ao seu tom fatalista – a uma amizade nascida no empoeirado departamento de história da UFPE.

Aos demais professores do Programa de Pós-graduação em História da UFRPE também fica meu agradecimento, assim como aos que participaram tanto da banca de qualificação quanto de defesa. Ao longo da trajetória, apontamentos e dicas foram importantes de diferentes maneiras para o resultado final. Aos funcionários do APEJE e da Biblioteca Pública também fica meu agradecimento pela ajuda para encontrar algumas das fontes para esta dissertação.

Na reta final (como todo bom procrastinador), também quero agradecer a duas colegas de trabalho. A Andreza que foi compreensiva e me permitiu flexibilizar horários para dar conta da minha escrita. Sem isso, ainda não teria conseguido finalizar o texto. E a Edna, ótima pessoa e companheira de coordenação, que, às vezes, parecia mais preocupada do que eu com o andamento da dissertação e me deu muito apoio nos últimos meses.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001

RESUMO

Esta dissertação apresenta uma reflexão acerca de como as noções de modernidade influenciaram na construção do espaço público da cidade do Recife nas duas primeiras décadas do século XX. A ideia de modernidade e as práticas modernizadoras não só interferiram nas formas e aspectos físicos do espaço urbano, mas também agiram no aspecto simbólico e do imaginário dos que viviam os espaços das cidades ocidentais, principalmente no final do século XIX e início do século XX. Para dar conta de tais premissas, tomou-se a Ponte Maurício de Nassau, com suas transformações físicas e simbólicas nos anos 10, para arguir a formação dessa paisagem urbana moderna e como, no processo, através da leitura dos usos do passado, este cenário de modernidade é legitimado. Para tal intento, foram analisadas a documentação referente à época em questão, que dá conta da reforma da ponte e do contexto em que esta se insere, assim como os discursos presentes na imprensa e sociedade que ajudavam a compor tal cenário. Utilizando-se das categorias conceituais de Modernidade, Espaço Urbano e Usos do passado e suas conexões observadas, desejou-se desvelar parte da História Urbana do Recife e da relação que a ponte Maurício de Nassau tem com o espaço urbano da capital pernambucana.

Palavras-Chave: Ponte Maurício de Nassau; Modernidade; Espaço Urbano do Recife; Usos do passado.

ABSTRACT

This dissertation presents a reflection about how the notions of modernity influences in the construction of public space of the city of Recife in the first two decades of the twentieth century. The idea of modernity and the modernizing practices not only interfered with the physical forms and aspects of urban space, but, also acted on the symbolic and imaginary aspect of those living in the spaces of western cities, especially in the late nineteenth and early twentieth century's. To cope with these premises, we take the Mauricio de Nassau Bridge, with its physical and symbolic transformations in the 10's, to argue the formation of this modern urban landscape and how in the process, through the uses of the past, this scenario of modernity is legitimized. To this end, the documentation referring to the time in question, which explains the bridge's reform and its context, is analyzed, as well as the speeches present in the press and society that helped to compose such a scenario. Using the conceptual categories of Modernity, Urban Space and Uses of the past and their observed connections, it was desired to unveil part of the Urban History of Recife and the relationship that the Maurício de Nassau Bridge has with the composition of urban space of the Pernambuco capital.

Keywords: Maurício de Nassau Bridge; Modernity; Recife's Urban Space; Uses of the past.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Linha do tempo resumida das mudanças da Ponte Maurício de Nassau	42
Figura 2 – Mapa de Recife em 1637	45
Figura 3 – Ponte do Recife	49
Figura 4 – Istmo do Recife e Ilha de Antônio Vaz ligadas pela ponte do Recife	50
Figura 5 – Arco da Conceição visto a partir da Marquês de Olinda	58
Figura 6 – Gravura do Arco de Santo Antônio, não datada	59
Figura 7 – Arco de Santo Antônio, cerca de 1880	60
Figura 8 – Detalhe do mapa de José Caetano mostrando a ponte arruada	61
Figura 9 – Ponte Sete de setembro em 1885	65
Figura 10 – Ponte Sete de setembro vista frontal. Cerca de 1880	66
Figura 11 – Intervenções na Ponte ao longo dos séculos	67
Figura 12 – Bairro do Recife e suas avenidas radiais	79
Figura 13 – Prédio da ACP visto da Praça Rio Branco	80
Figura 14 – Arco da Conceição, vista lateral	89
Figura 15 – Arco de Santo Antônio, vista lateral	89
Figura 16 – Chamada do artigo que relatava os feitos de Manoel Borba	93
Figura 17 – Placa aludindo ao Arco da Conceição	96
Figura 18 – Placa aludindo ao Arco de Santo Antônio	97
Figura 19 – Acerca das linhas de bonde da Ponte Maurício de Nassau	102
Figura 20 – Propaganda da construtora	103
Figura 21 – Cartão postal da ponte Maurício de Nassau, cerca de 1918	104
Figura 22 – Ponte Maurício de Nassau e as linhas de bonde (1943)	105
Figura 23 – Ponte Maurício de Nassau na contemporaneidade	111
Figura 24 – Catálogo da Fundação Val d’Osne	122

LISTA DE FIGURAS

Figura 25 – A Justiça e Pallas de Velletri no catálogo da fundição	124
Figura 26 – Ceres e Comércio no catálogo da Fundição	125
Figura 27 – Teatro de Santa Isabel	127
Figura 28 – Liceu de Artes e Ofícios	127
Figura 29 – Ceres – Deméter	131
Figura 30 – Minerva	132
Figura 31 – Comércio	133
Figura 32 – Justiça	134
Figura 33 – Esboços das estátuas para a ponte Maurício de Nassau	136

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	REFERENCIAL TEÓRICO	16
2.1	Modernidades, moderno e modernização	16
2.2	Cidade moderna e o urbano como modernidade	25
2.3	Monumentos, valores e seus usos	32
2.4	Síntese do argumento	40
3	A PONTE NA HISTÓRIA DO RECIFE	42
3.1	O período holandês	42
3.2	Sob os arcos e além	52
3.3	Uma ponte, várias mudanças	60
4.	MODERNIDADE CRUZANDO A PONTE	69
4.1	O contexto nacional e mundial	69
4.2	Uma imagem do Recife moderno	72
4.3	O “Embelezamento” da ponte	83
4.4	A construção do Recife Antigo e do Recife Novo	103
5	USOS DO PASSADO, MONUMENTO HISTÓRICO E VALOR SIMBÓLICO	112
5.1	Usos do passado e modernidade	112
5.2	Historicismo, Neoclássico e Modernidade	115
5.3	O clássico como ornamento moderno	119
5.4	Ponte Maurício de Nassau e os usos do passado	126
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	141
	REFERÊNCIAS	144

1 INTRODUÇÃO

Andar pelo centro de uma cidade, percorrendo suas ruas, avenidas, becos e vielas, observando as fachadas de prédios, lojas, templos religiosos, repartições públicas, obras no seu desenrolar, a passagem de pedestres, os carros, o transporte público, é mais que meramente um deslocamento físico. É, pois, um exercício de tentar apreender como este espaço urbano é moldado e construído. Por vezes, ao andar repetidamente no mesmo cenário, no mesmo trajeto, o cotidiano faz-se banal e perdem-se de vista os elementos que compõem a paisagem que nos cerca. Deste modo, surgem indagações em relação à cidade e sua paisagem. Esta pesquisa nasceu assim, de uma conversa informal acerca de particularidades que compunham a cidade recifense.

O questionamento que serviu de motor para este estudo foi: o porquê da ponte Maurício de Nassau ter tido suas duas margens adornadas com estátuas representando deidades Greco-Romanas. Estas estátuas não são as únicas do seu tipo, podem ser vistas similares pela cidade (efígies ligadas a elementos do Mundo Antigo), encasteladas em prédios de características neoclássicas ou em espaços abertos como na Praça da República.

Para quem conhece minimamente o centro do Recife, sabe que é praticamente impossível transitar por ele sem cruzar uma de suas pontes. Todavia, entre estas, apenas a ponte Maurício de Nassau tem a presença de estatuário.

Essa ponte é a mais antiga das que ainda existem na cidade. Sendo datada da ocupação holandesa do século XVII (1630 – 1654), foi construída a mando de João Maurício de Nassau, então governante da região. Devido à sua longevidade, essa via é grande testemunha de várias das mudanças pelas quais Recife passou. Tendo ela própria sofrido grandes alterações nos séculos XVII, XVIII, XIX e XX, esta última deixando-a com as características atuais.

É na reformulação dos anos 1910, que dá a ponte sua forma atual, em que recai a atenção desta pesquisa. Destituída de seu conjunto monumental, que remetia aos tempos coloniais, seus arcos e inscrições, a ponte teve as supracitadas estátuas inseridas em sua composição.

Era início do século XX, poucos anos após o começo da República no Brasil. Momento de intensas modificações urbanas, tentativa de ingresso na lógica capitalista internacional e modernização das principais cidades do país. Este era o

cenário no qual a ponte Maurício de Nassau e sua reforma no ano de 1917 se inseriam. Essa reforma não foi fato isolado, mas relacionado a um conjunto mais amplo de transformações pelas quais Recife passava desde fins do século XIX. Reformulações necessárias para tornar-se um dos centros modernos do mundo e se integrar a uma globalização que pedia passagem.

Nesse cenário, a ponte Maurício de Nassau é ponto fulcral desta narrativa, pois entende-se a necessidade de compreender a importância dessa via e suas estruturas no processo de modernização do centro da cidade do Recife, relacionando-a com aos ideais de modernidade que afetavam tal local nas duas primeiras décadas do século XX. Em outros termos, “é preciso prescindir, portanto, do que parece óbvio e ver como ocorre [...] a atribuição de valor aos dados visuais da cidade” (ARGAN, 1998, p. 228).

No presente texto apresentado, há três vértices principais de abordagem: modernidade, espaço urbano, usos do passado. Os três juntos norteiam esta dissertação, na medida em que dão base aos pontos principais da argumentação. Pensar a ponte e seu conjunto escultórico e arquitetônico como objeto de estudo levou a inquirir sua relação com a construção de cenários de modernidade que se deu em um espaço urbano, processo no qual os usos do passado são efetivamente observados.

Para dar conta de tal intento, o primeiro capítulo trata da introdução, o segundo capítulo dos referenciais teóricos que deram alicerce à pesquisa, interpretação e escrita. Alguns dos autores já expostos na introdução são retomados, visando a um diálogo que possa ligar as chaves de interpretação e metodologia empregadas no restante do texto que se formulou.

O segundo capítulo pode ser subdividido em três eixos que concernem aos pressupostos teóricos, no entanto esta divisão não é estritamente rígida, alguns dos autores são usados para abordar mais de um dos temas uma vez que são interligados. Nesse capítulo, o primeiro subtópico dedica-se a escritos relacionados ao entendimento da modernidade e modernização e suas acepções em fins do século XIX e início do século XX. Analisar como esta modernidade é percebida e conceituada é importante visto que o objeto de estudo

se enquadra em uma relação com um ideal de modernidade específico. Ideal este que tem de ser localizado e inserido em um cenário mais amplo, mas também tomado em suas especificidades locais.

O segundo subtópico lida com a questão do espaço, sua conceituação, sua relação com a cidade e o urbano e o processo de sua construção. É neste ponto que se discorre mais acerca da intersecção entre tempo e espaço, tomando os dois elementos como fundamentais para um trabalho historiográfico. Interessa, neste momento, observar como a modernidade e o espaço urbano se relacionam. Como o espaço é definido e é definidor da modernidade, ou seja, como essa age para moldar a cidade e como os elementos modernizantes observáveis – mas também por vezes ausentes – no espaço denotam esta retroalimentação.

Um terceiro subtópico, por fim, fecha o capítulo 2 e aborda o restante das ferramentas teóricas e categorias a serem utilizadas. Estes têm sua utilidade para apreender as noções de percepção e experiência do tempo. Mas também para tentar entender as distintas formas que a modernidade pode se apresentar e como ela pode se legitimar utilizando-se de símbolos e alegorias a períodos históricos e localidades distantes. E, por último, como pensar a interdependência entre modernidade, espaço urbano e valoração simbólica. Mais uma vez, o exposto neste subtópico se unirá ao elencado anteriormente, visando a construção do arcabouço teórico de maneira interligada. Neste capítulo inicial, a ponte Maurício de Nassau já se faz presente enquanto objeto de estudo, ainda que sua análise mais contundente seja alvo dos capítulos posteriores, entende-se que ela já deve ser tangenciada, na intenção de demonstrar a aplicabilidade do edifício teórico erguido.

No terceiro capítulo desta dissertação, a iniciativa é de expor um panorama geral acerca da ponte Maurício de Nassau na história do Recife. Sua origem se confunde com o desenvolvimento da cidade em si, mexendo com a lógica de seu centro urbano que desabrochava e se expandia, configurando-se a ponte como um dos fatores facilitadores para tais acontecimentos.

Este papel de ligação da ponte não se resume a mera conexão entre bairros distintos, propiciando melhor trânsito entre os pontos do Recife que crescia sob a tutela holandesa, mas diz respeito também ao aspecto facilitador que a ponte

legou à administração pública; sua influência nas lógicas comerciais do seu derredor; seu uso político, *vide* as diferentes insígnias governamentais que a adornaram ao longo de sua existência; seu papel importante dentro da liturgia católica, sendo ponto de importantes práticas coletivas no espaço público recifense. Somado a isso, pode-se ver o seu papel testemunhal, tendo preservando em si um valor histórico, uma das formas de valoração que Riegl (2014, p. 42-45) atribui aos monumentos, assim como seguiu acumulando em si várias camadas de tempo, formando os estratos de temporalidades múltiplas que Pesavento (2004, p. 1596) observa nas cidades, em sua secular existência.

Justamente por essa abundância de tempos localizados num recorte espacial específico que a ponte Maurício de Nassau tornou-se objeto de estudo desta pesquisa. Assim, após narrar suas vicissitudes ao longo do tempo, parte-se, ainda nesse terceiro capítulo, para descrever o Recife de começos do século XX. Momento de modernização acentuada da centralidade urbana da capital pernambucana, dando a esta parte da cidade um novo aspecto. Este é referendado pelas influências europeias em voga e aplicado diante do desejo estatal e das elites locais de acompanharem a sociedade urbana (LEFEBVRE, 2008, p. 26) em plena expansão.

Sendo assim, a reforma que a ponte sofreu em 1917 se deu em uma conjuntura modernizante mais ampla pela qual a cidade passava. Era necessário modernizar, embelezar, sanitizar e civilizar o centro urbano. Perspectiva compartilhada tanto pelo poder público, grande propulsor e realizador das reformas urbanas, quanto pelas elites econômicas e políticas, assim como intelectuais, que tinham certo consenso referente à necessidade de melhorias que mudariam o país de patamar. Antes de moldes coloniais, agora com o início da República, Recife desejava marcar sua posição como um dos principais portos e centros urbanos do Brasil.

Novamente, a ponte Maurício de Nassau deu mostras de sua potencialidade na esfera urbana, tanto como estrutura importante para a lógica viária, que agora tinha preocupações com o trânsito de meios de transportes mecanizados como bondes e automóveis mas também em seu papel simbólico, mais uma vez como peça de vitrine política por parte daqueles que deram cabo de suas mudanças posto que as reformas feitas são a práxis do discurso de modernidade que se aventava. É como peça da modernidade recifense que se construía que se analisou a ponte Maurício de Nassau nesta dissertação.

O relato de como se deu sua última reforma, a lógica política e urbanística por trás dela e as técnicas utilizadas são explanados. Isto com o intuito de entender como, mais uma vez, a ponte fez a ligação entre o passado do Recife e seu porvir que se desenhava em suas estruturas remodeladas.

Ao fim, no quarto capítulo, retoma-se uma análise da ponte agora sob o ponto de vista dos Usos do passado (PINTO, 2011; SILVA, 2007), tratando como, mudada a estrutura da ponte, mudaram-se também seus marcos simbólicos. Feito tal processo, pode-se fazer uma reflexão acerca de como uma paisagem de modernidade pode ser construída utilizando caracteres ligados a períodos históricos do passado. No caso em questão, a estética neoclássica em voga desde a segunda metade do século XIX no bairro do Recife incide diretamente nas escolhas estéticas da ponte reformada. Com isso, mais uma vez a ponte serve de ligação, dessa vez no campo simbólico, para tratar de relações Antiguidade – Modernidade, e como a paisagem urbana pode entregar estes diálogos.

Um histórico dessa influência neoclássica é o ponto inicial a ser abordado neste último capítulo. Com o governo do Conde da Boa Vista como marco no Recife para tal influência preponderante. Sob seu governo, a influência francesa se fez sentir fortemente, o que seria uma constante nas próximas décadas, do ponto de vista cultural, sendo tomado como modelo civilizacional a se seguir. Os bairros centrais, pontuados por obras neoclássicas, tornaram-se centro irradiador desta estética.

Por consequência, após este preâmbulo, aponta-se o papel das estátuas que compõem a ponte Maurício de Nassau. Uma biografia desses monumentos com origem em fundições francesas foi feita. Do mesmo modo, há a necessidade de ressaltar a importância que tais fundições tiveram como exportadoras tanto de técnicas de trabalho com o ferro fundido como, ao mesmo tempo, de elementos característicos que deveriam compor o mobiliário urbano de uma cidade dita civilizada. Assim, nesse movimento França – Recife, podem-se utilizar os usos do passado para analisar a construção do espaço público. É, pois, desta forma que se visa contribuir para a historiografia que lida com os percalços da história urbana do Recife.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Modernidades, moderno e modernização

“Onde nós estamos? Indagou Robert.

‘Na cidade’, disse o velho

Robert negou com a cabeça, ‘Eu caminhei pela cidade toda a minha vida. Esta não é a cidade. Embora haja momentos em que eu reconheça fragmentos seus da mesma forma como uma pessoa reconhece um verso de um poema familiar num livro desconhecido”.

Neil Gaiman. O fim do mundo Ato I, Sandman nº 51.

Ao se pensar em modernidade, há que se considerar toda a carga histórica que tal termo comporta. Com seu marco inicial datado a partir do século XV, na história ocidental, através de uma Idade Moderna que se delimitou como distinta da Antiguidade e de uma Idade Média. Para este trabalho, é importante o conceito de modernidade desenvolvido após a Revolução Industrial que deu base para a formação de uma sociedade urbanizada. Entretanto, cabe fazer uma breve recapitulação de como a ideia de modernidade é construída para que se possa passar a uma conceituação adequada aos intentos desse estudo.

A ideia de moderno carrega consigo vários sentidos, numa rápida consulta a qualquer dicionário se conferem alguns, tais como: contemporâneo, novo, recente, ligado aos tempos atuais, oposto ao clássico ou antigo, etc. Entende-se, desta forma, que o moderno é algo que se desenvolve em contraposição ou distinção para com um passado. A palavra moderno data do século V e desenvolveu-se em um par dialético com o antigo, sendo que a consciência de uma modernidade é percebida no momento que se observa uma percepção de ruptura para com o passado, assim distintas sociedades na história, em diferentes momentos, experienciaram o sentimento do moderno, cada qual ao seu modo (LE GOFF, 2003, p. 171). Dessa forma, há moderno e modernidade antes da chamada Idade Moderna em si, esta é muito mais uma periodização temporal posterior que requer certos cuidados ao ser apontada, pois,

A categoria histórica do novo e da novidade se torna assim psicologicamente compreensível, mas, em termos teóricos, ela é injustamente monopolizada pela modernidade. Dispensemos a ênfase. Se aceitarmos essa reflexão terminológica, segue disso pelo menos uma coisa: a designação das nossas eras - Antiguidade, Idade Média, Modernidade [Neuzeit] - é infeliz, se não enganosa. Numerosos contextos de eventos solapam, sem a menor dificuldade, toda periodização e divisão de eras que efetuamos em retrospecto. [...]. Nós, os historiadores da modernidade, devemos, portanto, ser cautelosos - ou pelo menos atentos - quando reivindicamos o novo apenas para nós mesmos (KOSELLECK, 2014, p. 214).

O esquema de periodização histórico utilizado ainda hoje demonstra desta forma uma abstração que define uma demarcação temporal. Ademais, tais marcos temporais podem ter suas datas referenciais relativizadas e mudadas de acordo com a abordagem em questão. Se o novo não é exclusividade da Idade Moderna, então qual seria seu diferencial em conteúdo para com as suas anteriores? Podem-se elencar ao menos dois pontos, ambos ligados à experiência temporal.

Primeiramente, muda-se a forma de entendimento dos papéis do futuro, passado e presente e como esses se relacionam. Passa-se, após o Renascimento, à Reforma Protestante, formação dos Estados Nacionais e Grandes Navegações – para citar alguns dos eventos de grande monta – a se projetar novas expectativas, não mais de um iminente fim do mundo baseado na escatologia cristã, mas uma ideia de progresso desponta. Esta ideia se fixa com força ainda maior sob o ideário Iluminista no século XVIII. Não à toa, aquele é o momento em que a nomenclatura de uma Idade Moderna será posta em prática, visando construir uma diferenciação com as duas idades anteriores, e também um conteúdo diferente para essa era que se propunha baseada numa racionalização e em um cientificismo. Esse projeto iluminista poderia ser resumido nestes termos:

Embora o termo “moderno” tenha uma história bem mais antiga, o que Habermas (1983,9) chama de projeto da modernidade entrou em foco durante o século XVIII. Esse projeto equivalia a um extraordinário esforço intelectual dos pensadores iluministas “para desenvolver a ciência objetiva, a moralidade e a lei universais e a arte autônoma nos termos da própria lógica interna destas”. [...] O domínio científico da natureza prometia liberdade da escassez, da necessidade e da arbitrariedade das calamidades naturais. O Desenvolvimento de formas racionais de organização social e de modos racionais de pensamento prometia a libertação das irracionalidades do mito, da religião, da superstição, liberação do uso arbitrário do poder, bem como do lado sombrio da nossa própria natureza humana. Somente por meio de tal projeto poderiam as qualidades universais, eternas e imutáveis de toda a humanidade ser reveladas (HARVEY, 2008, p. 23).

O olhar para o porvir torna-se mais otimista. O passado antes tomado como norte para onde se deveria voltar e capturar sentido e ensinamentos é ofuscado pela singularidade do que é vindouro e suas múltiplas possibilidades de desenvolvimento. O presente passa a ser comprimido, vive-se nele almejando a posteridade, sendo um ponto de passagem para o que ainda está para chegar e que excede as expectativas postas até então.

O segundo ponto a se observar é que, em concomitância com essa nova expectativa relacionada ao futuro, tem-se um aumento da velocidade da transição do passado para o presente, o que reforça a sensação de compressão deste último. Cada vez mais estes dois tempos se distinguem mais rapidamente. Se a modernidade é transição, é porque se apresenta através de um tempo que se torna cada vez mais veloz na forma com que é experienciado.

A nova experiência da transição se caracteriza por duas noções especificamente temporais: a diferença de qualidade que se espera para o futuro, e, associada a isto, a mudança dos ritmos temporais da experiência: a maior rapidez com que o tempo presente se diferencia do passado (KOSELLECK, 2006, p. 288).

Ainda de acordo com o autor supracitado, ter-se-ia deste modo uma distância cada vez maior entre o campo da experiência vivida e o horizonte de expectativa. Em outras palavras, as projeções feitas não seriam mais comportadas pelas bases dos modos de vida, tradições e costumes acumulados até então. Como o tempo passa cada vez mais rápido, não há como prever o que virá, não há conhecimento acumulado que prepare o terreno para o novo que se apresenta. Isso culminaria numa insuficiência das vivências para responder aos novos estímulos e desafios que se apresentavam com a modernidade. Ao comentar sobre essa pobreza da experiência culminante no século XX, Walter Benjamin dá uma ideia de onde tal processo pode desembocar:

Sabia-se exatamente o significado da experiência: ela sempre fora comunicada aos jovens. De forma concisa, com a autoridade da velhice, em provérbios: de forma prolixa, com a sua loquacidade, em histórias; (...) que foi feito de tudo isso? [...]. Quem tentará, sequer, lidar com a juventude invocando sua experiência? [...] (BENJAMIN, 1994, p. 114).

Ainda que o comentário feito pelo autor tenha em mente a geração da Primeira Guerra, sua análise serve para entender uma aceleração da percepção da relação com o tempo, ou seja, a tomada de consciência cada vez

maior do caráter de transitoriedade e mudança no qual se está inserido. Esta percepção, que tem seu auge no século XX, dista ao menos de 200 anos antes.

Expostos estes dois pontos, que exprimem a substância dessa Modernidade demarcada temos a conclusão: em se tratando de tentar entender as representações da realidade através das quais determinada sociedade compõe sua identidade, há de se levar em conta a relação com o tempo. Cada sociedade terá uma forma de experimentar o tempo. Há, pois, uma ordem temporal que muda de acordo com a época e localidade. Essas mudanças e o conjunto das relações com o tempo de determinada sociedade configuram, portanto, o chamado regime de temporalidade. Exemplificando de forma hipotética: um determinado povo que entende a História como cíclica e majora a importância do passado, pois esse seria o lugar simbólico de onde se obtém a sabedoria para guiar a vida em comunidade; em outra localidade, a ideia de presente é absoluta não havendo distinção entre o porvir e o pretérito; outra civilização ainda, poderia assumir-se enquanto voltada ao futuro, vendo-o como uma finalidade que se deseja, construindo um telos para si que os leva a olhar sempre em frente. Demonstra-se que essas ordens temporais não são monolíticas em uma mesma sociedade. Como visto, há uma mudança na forma de se perceber a passagem do tempo com o advento da modernidade. Para ler tais transformações nas temporalidades, existem os regimes de historicidade. Estes são caracterizados como:

[...] a hipótese do regime de historicidade deveria permitir o desdobramento de um questionamento do historiador sobre nossas relações com o tempo. [...] Partindo de diversas experiências do tempo, o regime de historicidade se pretenderia uma ferramenta heurística, ajudando a melhor apreender, não o tempo, todos os tempos ou a totalidade do tempo, mas principalmente momentos de crise do tempo, aqui e lá, quando vêm justamente perder sua evidência as articulações do passado, do presente e do futuro (HARTOG, 2015, p. 37).

O regime de historicidade atuaria como meio que nos proporciona averiguar as guinadas na ordem do tempo. Usando desse expediente, busca-se mais um meio para organizar o recorte histórico. Transição, aceleração e ruptura fazem parte das características da modernidade, não à toa que o próprio Hartog (2015) situa o regime de historicidade moderno entre 1789 e 1989 – elegendo a Revolução Francesa e a queda do muro de Berlim como seus marcadores temporais. Ainda que tais demarcações temporais possam ser relativizadas e debatidas, esta se

coaduna ao que propomos aqui, visto que o século XVIII, como já visto catapulta ainda mais asnoções de aceleração, transição e rotura.

A magnitude das alterações ocorridas nas duas últimas décadas do século XVIII nos permite falar em uma “Era das Revoluções”, não só pelo papel crucial dos acontecimentos que se desenvolveram, mas pelo efeito em cascata que decorre das duas grandes revoluções deste período: Revolução Francesa e Industrial. Por serem acontecimentos contemporâneos, as duas revoluções acabam por compartilhar a base para esse mundo moderno que se desenvolve durante o século XIX, partindo da Europa Ocidental. A Revolução Francesa lançou as bases políticas dos próximos séculos, subvertendo as estruturas do *ancien régime*, sob o ideário iluminista e seu projeto modernizante.

Se a economia do mundo do século XIX foi formada principalmente sob a influência da revolução industrial britânica, sua política e ideologia foram formadas fundamentalmente pela Revolução Francesa. A Grã-Bretanha forneceu o modelo para as ferrovias e fábricas, o explosivo econômico que rompeu com as estruturas socioeconômicas tradicionais do mundo não europeu; mas foi a França que fez suas revoluções e a elas deu suas idéias, [...]. A França forneceu o vocabulário e os temas da política liberal e radical-democrática para a maior parte do mundo. A França deu o primeiro grande exemplo, o conceito e o vocabulário do nacionalismo. [...] A ideologia do mundo moderno atingiu as antigas civilizações que tinham até então resistido as idéias europeias inicialmente através da influência francesa. Esta foi a obra da Revolução Francesa (HOBSBAWN, 2007, p. 83-84).

A França acabou por consolidar-se em um papel de grande modelo cultural para o restante do mundo. O outro ponto em questão é a Revolução Industrial, que modificou as bases econômicas, alavancou o capitalismo industrial, o sistema hegemônico e influenciou drasticamente a produção, os meios de comunicação, o transporte, a urbanização, a industrialização, os avanços tecnológicos, as relações sociais e de trabalho.

Se a transformação rápida, fundamental e qualitativa que se deu por volta de 1780 não foi uma revolução, então a palavra não tem qualquer significado prático. De fato, a revolução industrial não foi um episódio com um princípio e um fim. [...] E ainda prossegue; quando muito podemos perguntar quando as transformações econômicas chegaram longe o bastante para estabelecer uma economia substancialmente industrializada, capaz de produzir, em termos amplos, tudo que desejasse dentro dos limites das técnicas disponíveis, uma “economia industrial amadurecida” para usarmos termo técnico (HOBSBAWN, 2007, p. 51).

Diante dessa onda revolucionária, observa-se que os oitocentos sofreram um impacto indelével, que, marcadamente, alça este período como de um aprofundamento da modernidade. Pode-se seguir, de acordo com Marshall Berman (1986), portanto, uma divisão da história da modernidade em 3 fases:

primeiramente, do século XVI ao XVIII, no qual o moderno já se faz presente, contudo as pessoas ainda não se veem como integrantes de uma comunidade plenamente moderna; uma segunda fase, inaugurada pelas revoluções de fins do século XVIII que exponenciam as características da modernidade, fazendo com que as pessoas tenham ciência de viverem num período de aceleração e intensas alterações, ou seja, que compartilhem um sentimento de que “tudo que é sólido desmancha no ar”¹; por último, teria o século XX um processo de modernização que se propala mundialmente (BERMAN, 1986, p.16). É justamente em uma espécie de intersecção do segundo para com o terceiro período que se situa este trabalho, visto que se toma o ano de 1909 como marco de mais um período modernizador na cidade do Recife. Entretanto, tais ondas de modernidade já irradiavam sua influência no âmbito citadino desde os oitocentos, podendo ser nominada de uma modernidade *belle époque*². O exemplo francês ditou tendências e se solidificou como o alvo a se atingir, na medida em que uma sociedade – no nosso caso, a brasileira – almeja se modernizar. Esta influência cultural pode ser vista em questões ligadas ao âmbito público, como arquitetura e reformas urbanas (CARVALHO, 1999; LUBAMBO, 1991), mas também em relação a aspectos da vida privada, relacionados aos costumes, ao vestuário e aos hábitos (REZENDE, 1997; SILVA, 2011).

Postos estes termos em relação ao moderno, cabe agora uma distinção acerca da tríade modernidade, modernismo e modernização. Inicialmente, a tríade modernidade, modernismo pode ser entendida assim:

Por modernismo, nós compreendemos a consciência que tomaram de si mesmo as épocas e os períodos, as gerações sucessivas; o Modernismo consiste, pois, em fenômenos de consciência, em imagens e projeções em si, em exaltações feitas de muitas ilusões e de um pouco de perspicácia. O modernismo é um fato sociológico e ideológico. [...] por Modernidade, nós compreendemos ao contrário,

¹ Expressão presente na obra de Karl Marx e que Berman utiliza para resumir a forma com que as pessoas experienciam a modernidade, escrevendo livro com título homônimo. Em resumo, quer se passar a ideia da transição que é própria do período moderno, em que as certezas sólidas podem ser superadas rapidamente, todavia abrem-se uma miríade de novas alternativas.

² Por *belle époque* entende-se aqui o período que data de meados do século XIX até as duas décadas iniciais do século XX (aproximadamente de 1880 a 1914), no qual a Europa passa por transformações sociais, culturais e econômicas advindas de um novo padrão de modernidade. Em relação às cidades, este modelo pregava um ordenamento, embelezamento e sanitização dos centros urbanos. Tais prerrogativas acabaram por influenciar várias cidades da América Latina que incutiram em suas reformas urbanas essas premissas. Isto denotaria um desejo de inserção na modernidade ocidental e uma tentativa de se apartar dos modelos coloniais. No Recife, este processo também se observa desde o fim do século XIX passando pelo início do século XX e a necessidade de adequar o centro da cidade aos novos ditames.

uma reflexão principiante, um espaço mais ou menos adiantado de crítica e de autocrítica, numa tentativa de conhecimento [...]. A modernidade difere do modernismo como um conceito em via de formulação difere dos fenômenos sociais com uma reflexão diante dos fatos (LEFEBVRE, 1969, p. 4).

O modernismo se configura como um fato social observável que reflete as características sociais de um momento. A modernidade deriva dele, sendo uma reflexão àquele fato. Isto porque o modernismo está ligado a uma esfera simbólica que permeia o mundo moderno e suas contradições. Não à toa que os movimentos artísticos de vanguarda da época ganham a alcunha de modernistas. Mais sensível as nuances das mudanças sociais, a arte será um reduto para as expressões modernistas:

O modernismo toma conta das manifestações estéticas, caracterizando uma época de intensa produção intelectual na sociedade burguesa. Novos olhares, novas formas, novas imagens, novas palavras, a percepção revirada, causam escândalos, demoram a ser assimilados pela sociedade como um todo (REZENDE, 1997, p. 10).

Por sua vez, a modernidade está mais para um conjunto de práticas sociais compostas no interior de um cenário de vivência de modernismo, em que se pretende alcançar este ser moderno através de uma modernização contínua. No caso aqui estudado, tem-se a modernidade *belle époque* da virada do século XIX para o XX. Relacionando-se ao modernismo, a modernidade segue moldando as mentalidades, os costumes e estéticas no seu caminho. Dessa posição, fica posto que:

A modernidade é o resultado ideológico do modernismo. Mas ideologia do inacabado, da dúvida e da crítica – a modernidade é também impulso para a criação, ruptura declarada com todas as ideologias e teorias da imitação, cuja base é a referência ao antigo e a tendência para o academismo (LE GOFF, 2003, p. 191).

Sendo assim, essa vivência da modernidade, cria representações e práticas modernizantes. Abre-se espaço para o que até então era visto como tradicional consolidado seja revirado e revolucionado. O indivíduo se vê na encruzilhada entre o abandono de determinados valores e a ascensão de valores modernos, tendo que equilibrá-los.

Ao passo que esta modernidade ganha forma, pode-se então falar em uma modernização. As inúmeras transformações da vida moderna que são derivadas dos “processos sociais que dão vida a esse turbilhão, mantendo-o num perpétuo estado de vir-a-ser, vêm a chamar-se modernização” (BERMAN, 1986, p. 16). A

modernidade enquanto um devir necessita do motor contínuo do processo de modernização para que se desenvolva, para que seja posta em prática e para que tenha suas bases alicerçadas. Desta maneira, as áreas que desejavam ingressar na lógica da modernidade ocidental deveriam passar por um processo de modernização para serem exitosas em seus desígnios. A modernização caracteriza-se pelo procedimento que leva à modernidade, construindo suas estruturas de adequação às ordens econômicas, políticas, sociais e culturais.

Como será visto mais adiante, as reformas urbanas no Recife ocorrem tendo esta premissa de mudança da paisagem urbana para se mostrar apta a ser considerada integrante do clube das grandes cidades ocidentais plenamente. Tal ingresso, entretanto, deve ser relativizado uma vez que o processo de modernização não ocorreu de forma total. A *urbe* se modificou conforme os modelos europeus, criando um simulacro de modernidade, mas este era limitado e excludente. As benesses trazidas pela nova roupagem do centro da cidade eram destinadas às classes mais abastadas; aos setores mais populares, coube a expulsão e exclusão da parte central da urbe.

Em resumo, há vários modernismos, responsáveis pela tomada de consciência do que é ser moderno, em diferentes momentos e recortes temporais, porém, a partir do século XVI, uma ideia de modernidade começa a tomar corpo. A modernidade assume a característica de transição, como um vir-a-ser acelera as transformações e dá às pessoas o distanciamento entre experiência e expectativa; executando o plano modernizante há a modernização, processo onde é posto em prática o ideário aventado e disseminado pela modernidade idealizada.

Entretanto, cabe aqui notar que se a ideia de modernidade está ligada a uma noção do novo, de progresso e de atualização, tal ideia não é absoluta. A modernidade é permeada por contrassensos, quebras, mas também continuidades. A noção de modernidade não é quebra absoluta com o pretérito, mas carrega em si, de forma patente, o predicado para transformações sociais através de uma certa destruição criativa (HARVEY, 2015, p. 11). Esta característica se observa facilmente no que concerne ao espaço citadino.

A imagem da “destruição criativa” é muito importante para a compreensão da modernidade, precisamente porque derivou dos dilemas práticos enfrentados pela implementação do projeto modernista. Afinal, como poderia um novo mundo ser criado sem se destruir boa parte do que viera antes? (HARVEY, 2008, p. 26).

Na dicotomia entre preservar e demolir, há muito mais do que apenas a substituição do antigo pelo novo. Há de se analisar os discursos que legitimam e são legitimados por essas transformações. Se a cidade tem suas obras realizadas sob a tutela do poder público, contudo, tem-se de se observar quais agentes sociais se manifestam em concordância com o processo de modernização. É neste ponto que intelectuais e as classes de maior poderio econômico acabam por ganhar maior destaque no direcionamento das mudanças da urbe, isto porque

finalmente, a afirmação de modernidade, mesmo que ultrapasse o domínio da cultura, refere-se antes de mais nada a um meio restrito, de intelectuais e tecnocratas. Fenômeno da tomada de consciência de um progresso, por vezes contemporânea da democratização da vida social e política, a modernidade mantém-se no plano da elaboração, de uma elite, de grupos, de capelas. [...]. Esta é uma das ambiguidades da modernidade (LE GOFF, 2003, p. 198).

Isto não quer dizer, porém, que haja um consenso tácito entre os membros desta casta. O debate modernista ocorre sempre antes, durante e após as mudanças na cidade. O choque e rejeição para com a destruição criativa – nesses casos, com o enfoque maior no primeiro termo – pode ser observado em relatos que narram tais mudanças. Esta pluralidade de reações pode ser lida na atuação de intelectuais que viveram o Recife do século XIX e, diante das intensas modificações dos anos 10 e 20, se veem tentado reavivar a memória de um Recife Antigo (ARRAIS, 2006, p. 9 e 147).

Outrossim, a modernidade, advinda de modernismos plurais, pode ser percebida de diversas formas. Irrompendo em mutações com a força patente da sociedade; ressignificando o passado e idealizando-o para se legitimar; transitando entre valores tradicionais e os de um devir moderno. Sendo causa, assim, de um distanciamento entre experiência e expectativa, estendendo sua influência ao campo das artes, moda, costumes. Bem como, a construção do espaço, da cidade e seu imaginário.

2.2 Cidade moderna e o urbano como modernidade

“We create reality as we go through space”.

Olafur Eliasson. Abstract: The art of design

As considerações anteriores, a respeito do moderno e seus desdobramentos, foram tecidas com o intuito de destacar sua relação com o espaço urbano. Um dos braços para a concretização da modernidade é sem dúvida sua influência na modelagem do espaço. Mas primeiramente o que é o espaço?

Em se tratando de senso comum, pode-se defini-lo como uma área a ser ocupada, que poderia ser delimitada de diferentes maneiras, ou uma distância entre dois pontos. Entretanto, nas ciências humanas, o espaço é entendido como uma categoria conceitual distinta. Assim como o tempo histórico que difere do tempo cronológico, o espaço tem uma abordagem que leva em conta a esfera social e a experiência humana. Desse modo, as noções de espaço e espacialidade devem ser alargadas, pensadas no contexto em que estão inseridas e não serem dissociadas do tempo. Isto, pois:

[...] a noção de espacialidade vem se alargando consideravelmente desde os primeiros e mais vigorosos desenvolvimentos da historiografia do século XX: do espaço físico ao espaço social, político e imaginário, e daí até a noção do espaço como “campo de forças” que pode inclusive reger a compreensão das práticas discursivas e — o espaço da História está longe de se conter nas tradicionais três dimensões (BARROS, 2017, p. 16).

Assim, o conceito de espaço deve ser pensando como produto da ação humana, não mera demarcação de uma área física. Mas também é palco dos acontecimentos e testemunha das conexões sociais, relações de produção, manifestações culturais e atividades políticas. Traçando um paralelo com o tempo histórico, o espaço pode ser lido como “o próprio plasma em que se engastam os fenômenos e como o lugar de sua inteligibilidade” (BLOCH, 2001, p. 55), situando-se assim, não só como o *locus* onde os eventos se desenrolam, mas como pré-requisito de cognoscibilidade. Essa caracterização leva ao entendimento de que

Tomamos como ponto de partida para a análise o fato de que ao produzir sua existência os homens produzem não só sua história, conhecimento, processo de humanização mas também o espaço. Um espaço que, em última estância, é uma relação social que se materializa formalmente em

algo passível de ser apreendido, entendido e aprofundado. Um produto concreto, a cidade, o campo, o território – nessa perspectiva o espaço, enquanto dimensão real que cabe intuir – colocam-se como elementos visíveis, representação de relações sociais reais que a sociedade é capaz de criar em cada momento do seu processo de desenvolvimento. Conseqüentemente, essa forma apresenta-se como história, especificamente determinada, logo concreta (CARLOS, 1992, p. 28).

Unindo essas características. o espaço seria condição, meio e produto das relações sociais. Estando, dessa forma, integrado aos percalços sociais, assim, como o tempo, terá distintas maneiras de ser entendido. Dessa maneira, a noção de espacialidade será alterada de acordo com as necessidades e circunstâncias de cada formação social.

A abordagem aqui dá conta do segmento relacionado ao espaço urbano. Cabe elencar as características que compõem aquela categoria conceitual. Usando as reflexões de Corrêa (2002, p. 8-9), há alguns pontos a se destacar sobre a compreensão do espaço urbano: i) esse espaço apresenta-se simultaneamente de forma fragmentada e articulada, as suas partes mantêm relações espaciais entre si e integram as diferentes partes da cidade, ainda que o façam com intensidades distintas, tendo normalmente o centro da cidade como o núcleo de onde se parte; ii) as divisões observáveis na *urbe* são reflexo dos processos sociais pelos quais a cidade passa ou já passou. Logo, a estrutura social influencia a organização espacial; iii) assim, pode-se estipular que o espaço urbano é desigual e mutável, visto que ao reflexo da sociedade soma-se à sua dinâmica.; iv) depreende-se disso que o ambiente urbano é também condicionante da sociedade. As formas espaciais influem diretamente no ordenamento citadino e nas relações que se dão nesse local; v) por fim, há ainda uma dimensão simbólica do espaço urbano. Essa perpassa os diferentes grupos sociais em suas interações cotidianas. Nesse processo, ligações afetivas e sociabilidades são construídas ao longo dos diferentes locais da cidade de acordo com as vivências coletivas.

Os conceitos apresentados até então são categorias de análise importantes para pensar a historiografia referente ao espaço urbano. A *urbe* pode ser tomada como uma espécie de cronotopo onde espaço e tempo confluem (PESAVENTO, 2004, p. 1595). Pensar a espacialidade leva a investigação historiográfica a refletir sobre as formas que uma cidade é pensada e interpretada. E, diante desta perspectiva, cabe buscar quais os discursos que pautam as práticas culturais que moldam o espaço público da cidade. Pode-se então definir que:

[...] o historiador buscaria resgatar a alteridade do passado de uma cidade por meio das representações de tempo e espaço que ela oferece. Ou, em outras palavras, trataria de abordar a cidade através de um olhar que a contemplasse como uma temporalidade que encontra forma e sentido no espaço, ou como um espaço que abriga múltiplas temporalidades e sentidos (PESAVENTO, 2004, p. 96).

Portanto, ao se falar das representações temporais também devemos pensar no espaço em que estas ocorrem e na forma como que esse espaço é construído não só fisicamente, mas no imaginário social.

[...] as práticas existentes no espaço urbano são também geradoras de regras de convívio, domínios, hierarquias que se materializam e se acumulam na tentativa da própria sociedade de adequar aquele espaço às novas condições e à complexidade de novas atividades contemporâneas. São representações legitimadoras de momentos específicos desta sociedade (ALBUQUERQUE, 2006, p. 48).

A percepção e construção do espaço público é ligada a três elementos base: configuração espacial, poder e as relações sociais. De tal modo que um e outro são mais acentuados de acordo com o determinado momento histórico e a estrutura dominante. Assim, mais do que tomar a cidade como construto acabado e conjunto de edificações, mira-se em entender as representações que dão base às práticas que constituem a cidade. Por vezes, o foco acaba recaindo mais na imagem que se constrói, ou se deseja construir, de uma cidade do que na sua real aparência.

A Revolução Industrial foi um marco nos avanços científicos e tecnológicos, trazendo maior oferta de materiais, novas técnicas de construção e movimentos arquitetônicos distintos e desenvolvendo novos sistemas de construção. Somado a isso, houve uma crescente industrialização, que, com sua difusão, modificou a paisagem urbana. Isso ocorreu porque a cidade é o local por excelência do desenvolvimento e difusão da modernidade. Para dar cabo a difusão, passou-se por um rearranjo das estruturas que tentavam se adequar as novas demandas, os meios de produção e as relações sociais e espaciais, seja em suas benesses ou malefícios que só dão mais complexidade a este momento

É certo que as causas dessa redução são sobretudo de ordem higiênica: melhoria na alimentação, na higiene pessoal, nas instalações públicas, nas moradias, progressos da Medicina e melhor organização dos hospitais. [...]. Os males decorrem, sobretudo da falta de coordenação entre o progresso científico e técnico, nos setores singulares, e a organização geral da sociedade; em particular, da falta de providências administrativas adequadas para controlar as consequências das mudanças econômicas (BENEVOLO, 2004, p. 21-22).

Esse contraste, entretanto, guarda um direcionamento que se acentuou cada vez mais: o caminhar para uma urbanização completa. É nesse momento que se deve marcar uma diferenciação entre a cidade e o urbano, com esse último surgindo posteriormente ao advento das cidades. De acordo com Henri Lefebvre (2008, p. 26), o urbano é condizente com o momento da Revolução Industrial, antes disso, observam-se realidades e etapas distintas de desenvolvimento pelas quais as cidades passaram. No fim do século XIX, nota-se o ponto de virada quando o que é produzido no campo torna-se uma demanda da cidade. Haverá, deste ponto em diante, uma transição para a sociedade urbana.

Nascido da crescente industrialização e tendo o mercado mundial como base primordial de seu alastramento, o urbano distende-se por mais territórios. Importante notar que sua lógica de produção insufla, cada vez mais, os índices demográficos, concentrando mais população sob si, imiscuindo-se no ambiente do campo e fazendo com que esse seja mero apoio para o desenvolvimento de seu *modus operandi*. Definindo-se como:

O urbano (abreviação de “sociedade urbana”) define-se, portanto não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora. O urbano é o possível, definido por uma direção, no fim do percurso que vai em direção a ele. Para atingi-lo, isto é, para realizá-lo, é preciso em princípio contornar ou romper os obstáculos que atualmente o tornam impossível (LEFEBVRE, 2008, p. 26).

Diante disso, pode-se afirmar que nem toda cidade se caracteriza como integrante da sociedade urbana. Para se assumir como urbano, seria necessário adequar-se a essa realidade do Pós-Revolução Industrial, e mesmo os centros urbanos que se punham neste círculo, não o faziam sem encarar problemáticas. O crescimento citadino, apoiado na urbanização, vinha acompanhado de desafios organizacionais:

A nova cidade industrial tinha muitas lições a ensinar; mas, para o urbanista, a sua principal lição dizia respeito ao que se deveria evitar. [...]. Entre 1820 e 1900, a destruição e desordem, dentro das grandes cidades é semelhante àquela de um campo de batalha, proporcional à própria extensão de seu equipamento e ao poder das forças empregadas. Nas novas províncias da construção de cidades, deve-se agora ficar de olho nos banqueiros, industriais e inventores mecânicos. Foram eles responsáveis pela maior parte do que era bom e por quase tudo o que era mau. Foram eles responsáveis pela maior parte do que era bom e por quase tudo o que era mau. [...] O industrialismo, a principal força criadora do século XIX, produziu o mais degradado ambiente urbano que o mundo jamais vira; na verdade até mesmo os bairros das classes dominantes eram imundos e

congestionados (MUMFORD, 1998, p. 483-484).

Esta sociedade urbana espalhou-se como modelo a seguir. A urbanidade, sendo a regra geral, cooptava toda a sociedade em uma escala cada vez mais abrangente para sua lógica. O urbano sobrepujou a cidade, o que fez essa parecer seu sinônimo na era moderna.

A cidade, todavia, como produção da humanidade, tem seu percurso histórico, desenvolvendo-se conforme a organização política, social e econômica de uma época. Na sociedade moderna, ela esteve ligada umbilicalmente ao urbano, demonstrando, dessa forma, as suas capacidades transformadoras do espaço, pois a cidade é

uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico e que ganha materialização concreta, diferenciada, em função de determinações históricas específicas. [...]. Pode-se dizer, a princípio, que a cidade nasce da necessidade de se organizar um dado espaço no sentido de integrá-lo e aumentar sua independência visando determinado fim (CARLOS, 1992, p. 57).

É neste cenário de adequação a uma sociedade urbana em vias de difusão mundial, que o Recife das duas primeiras décadas do século XX se encontrava. Tal período é marcado por um processo generalizado de modernização das principais cidades brasileiras, desejosas pela inserção no cenário capitalista mundial, se adaptando às premissas de uma sociedade moderna (LUBAMBO, 1991). Assim, a cidade do Recife passou por várias reformas em seu centro pelo menos desde meados do século XIX. Na primeira década do século XX, destacam-se as reformas urbanas no bairro de nome homônimo a capital pernambucana. Essas ocorreram de forma contemporânea à reforma do porto da cidade, atualizado perante as novas exigências do comércio internacional, assim, tencionava-se que a posição recifense na rota da economia mundial fosse melhorada. A ambição econômica visava à afirmação da cidade recifense:

O Recife figurava como capital de uma província que buscava uma determinada inserção no conjunto do Império brasileiro e nas relações mundiais do capitalismo, achando-se presa, portanto, ao tecido do capital comercial e da economia mundial (ARRAIS, 2004, p. 12).

Com a mudança para o regime republicano este processo se aprofundara. Será necessário limar a cidade dos aspectos ligados ao período anterior, tidos como coloniais, atrasados e não apropriados. A imagem do progresso ganha contornos de obsessão.

Contudo, tais reformas não podem ser somente interpretadas como respostas a necessidades econômicas. Cabe tentar entender quais discursos pautam a construção desse novo ideal cidadão que se almejava. É necessário fazer uma reflexão acerca de como o espaço público da cidade do Recife foi primeiramente pensado através dos discursos propalados. E de como as práticas derivadas daqueles discursos vão criar mudanças no espaço. Este par composto pela temporalidade e espaço é, pois, um ponto de partida para que se possam compreender as vicissitudes do passado de uma cidade. Nesse exercício, elencam-se as distintas formas que o espaço cidadão dá forma às temporalidades múltiplas que perpassam a cidade. De igual forma, esse espaço é carregado de sentidos pelas diferentes formas de apreensão do tempo que se mesclam a tessitura da *urbe*.

Escolhida como objeto de estudo deste trabalho, a ponte Maurício de Nassau³ servirá como instrumento para observar o desenlace desta relação entre cidade e urbano no início do século XX em Recife. Detentora de passado longo, seu conjunto estrutural é depósito de temporalidades distintas, passíveis de entregar resquícios favorecedores de uma historicização desse processo de modernização da cidade do Recife.

Essas preocupações precisam ser levadas em conta ao incluir-se a ponte Maurício de Nassau dentro de um “casamento indissolúvel entre sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 1994, p. 40), sendo esta uma definição de espaço que se coaduna com a conceituação feita até aqui. Integrante deste processo dinâmico formador do espaço, a ponte deve ser analisada também sob o escrutínio de quatro categorias: forma, função, estrutura e processo.

Essas devem ser tomadas em conjunto podendo ser caracterizadas resumidamente da seguinte maneira: 1 – a forma é o aspecto ligado à estrutura material e observável, o delineamento, divisões e extensões do objeto estudado, por exemplo; 2 - a função tem a ver com a finalidade que determinado objeto tem, pode-se dizer que a função é uma ligação da forma com a atividade, visto que, por vezes, a modelagem da edificação é designada pelo uso que se espera fazer dela; 3 - estrutura é a relação com o todo que o objeto tem, como se relaciona num sistema mais abrangente que seria a totalidade de análise, 4 - o processo é mudança e

³ Uma análise mais detalhada da relação da ponte com as categorias de análise será exposta no capítulo 3, onde se destrincha a sua significância para o espaço urbano do Recife e no recorte temporal abordado no trabalho.

transformação, é ele que nos faz notar a dinâmica da ação do tempo onde as formas e funções mudam e novas posições na estrutura são assumidas (SANTOS, 2004).

Aplicandas essas categorias à ponte Maurício de Nassau, são levantados seu comprimento, largura, material utilizado na construção, para dar conta de sua forma. Isto feito, há de se pensar como esses elementos influenciam ou são influenciados pela função que a ponte tem *a priori*: a de ser uma ligação entre duas margens de rio. E depois ligá-la às novas atribuições, tanto materiais quanto simbólicas, que a ponte assumirá na estrutura contida na totalidade, que é o espaço urbano do Recife. Ou seja, de como suas mudanças materiais (forma), com ganhos ou perdas de atribuições (função), influem na relevância da ponte para o centro da cidade (estrutura), isso é feito, observando-se o processo, que entrega como “os objetos, como espacializações práticas, restos de passadas temporalizações, também contêm tempo” (SANTOS, 1994, p. 40).

O último par de conceitos relacionados à abordagem da espacialidade, estes também retirados de Milton Santos, são os fixos e fluxos. Incrustados nos outros quatro conceitos espaciais fundamentais, eles dão conta principalmente da questão da função.

Os fixos, contudo, relacionam-se mais propriamente à intersecção entre forma e função, enquanto os fluxos referem-se à intersecção entre função e processo. Uma forma e uma função resultam em um fixo. Uma função em seu processo conflui para a formação de um fluxo. Puro movimento, os *fluxos* não apresentam uma forma identificável. Suportes estáveis para a vida social, podemos considerar os *fixos* como formas que se perpetuam no espaço, embora nada impeça que estas sejam, de tempos em tempos, substituídas por outras (BARROS, 2017, p. 70).

Nesta classificação, uma ponte seria um fixo visto que serve como base para o desenvolvimento ao seu redor e tem em sua construção a previsão de sua perenidade na paisagem urbana. Pode-se, entretanto, derivar dessa divisão inicial, de fixos e fluxos, a ideia de um fixo condutor que tem a “função explícita de dar vazão ao movimento, mas não são o movimento em si mesmo” (BARROS, 2017, p. 71). Movimento de pessoas, animais, transportes públicos e privados, mercadorias, mas também fluxo de ideias. Afinal, aquilo que não é material também perpassa os processos de formação do espaço.

Abre-se assim, espaço para se interrogar acerca das estratégias que submetem esta ideia de representação de uma cidade moderna para Recife. Os

atores sociais tal como o poder público, intelectuais e imprensa aparecem como defensores de discursos que legitimam as práticas construtoras do espaço público da cidade do Recife que se mutabiliza com as reformas. Igualmente necessário é pensar as táticas envolvidas nas repostas a estas mudanças. Configura-se, dessa maneira, um *locus* para a abordagem da História Cultural do Urbano. Para tanto, trate-se agora dos conceitos relacionados às questões que fazem a trama entre modernidade e espaço através de questões ligadas a valores simbólicos.

2.3 Monumentos, valores e seus usos

“A ponte não é de concreto, não é de ferro
 Não é de cimento
 A ponte é até onde vai o meu pensamento”

Lenine e Lula Queiroga. O dia em que faremos contato (1997)

Uma vez postos os conceitos de modernidade e espaço a serem utilizados neste trabalho, há de se lidar com mais um vértice teórico. Nesse tópico, são tratadas as questões relacionadas aos valores simbólicos que se podem apreender no escopo da reformulação do espaço urbano sob influência da modernidade.

Em outras palavras, deseja-se entender como a cidade, através dos agentes produtores de seu espaço, tem uma imagem construída de si mesma? Isso, porque “se pensarmos a discussão sobre a noção de cidade apoiada na sua aparência, esta tem como ponto de partida a construção de uma imagem que as pessoas fazem da cidade” (CARLOS, 1992, p. 13). Para tal intento, faz-se necessário o uso de símbolos, monumentos, estruturas que são valoradas de diversas formas. Tendo isso em mente, a ponte Maurício de Nassau — tomada sempre com seu conjunto escultórico e monumental, isto é, seus antigos arcos e as atuais estátuas que a compõem — é ponto fundamental desta narrativa visual da modernidade aqui abordada.

A tentativa de ingresso em uma sociedade urbana fez com que o Recife exprimisse tal ideal de modernidade *belle époque*. Isso ocorreu através de medidas higienistas, reorganização de suas vias, importação de tecnologias e hábitos da Europa, entre outras medidas. Tais rearranjos foram expressão não só de transformação física, mas também simbólica. A forma como a cidade era pensada

se alterou, assim como suas representações. Compôs-se assim um cenário propício para uma abordagem que:

Entre as muitas possibilidades de acesso ao fenômeno urbano, opta-se aqui por seguir os discursos e imagens que falam de uma cidade, caminho este que lidaria com os imaginários sociais que os homens, ao longo de sua história, puderam construir sobre a cidade. Nosso ponto de partidas e insere no que chamaríamos de história cultural do urbano e que se propõe a estudar a cidade através de suas representações. Entendemos ser esta uma fascinante proposta para o nosso final de século, quando a cidade se coloca, mais do que nunca como desafio, sendo o lugar— por excelência— onde as coisas acontecem (PESAVENTO, 2002, p. 8).

As novas representações que a cidade ganha estão relacionadas diretamente à percepção do mundo social. Tal entendimento deriva de que as percepções do real são variáveis conforme as diferentes apreensões do mundo social. As representações sociais surgem determinadas pelos grupos que as constroem. Este mundo social, prenhe de representações, é um espaço no qual agentes e grupos são definidos de acordo com as posições relativas neste espaço (BOURDIER, 1989). Sendo assim, as percepções do social criam um alinhamento com os discursos proferidos pelos indivíduos, grupos e comunidades que defendem determinadas visões de mundo. Tais discursos produzem práticas que visam legitimar uma percepção/representação em detrimento de outra. Uma disputa de representações é instaurada no meio social, o que gera uma concorrência entre os grupos e suas percepções de mundo. Tal competição está relacionada ao poder e à dominação, que se alastra no social na medida em que um grupo tenta impor ao outro sua percepção.

Dessa maneira, os agentes ocupam os espaços no campo de acordo com o capital que possuem. Esse capital pode ser exercido de diferentes maneiras, perpassando os âmbitos cultural, social e simbólico, e obviamente, econômico. Todos eles articulados na construção do mundo social. Nesse ponto, destaca-se a questão do simbólico, visto que

os símbolos são os instrumentos por excelência da “interação social”: enquanto instrumentos de conhecimento e de comunicação [...] eles tornam possível o *consensus* acerca do sentido do mundo social que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social (BOURDIER, 1989, p. 10).

Esses sistemas simbólicos, ainda de acordo com o autor, compõem-se enquanto estruturas estruturantes, ou seja, através deles que o mundo objetivo é

construído e pode ser inteligível. Assim, para que as representações façam sentido no espaço urbano — moldado pelas relações humanas, mas também atua diretamente sobre elas —, é necessário que haja um entendimento sobre aquilo a que fazem referência, isso porque “a objetividade do sentido do mundo define-se pela concordância das subjetividades estruturantes (senso = consenso)” (BOURDIER, 1989, p. 8).

Com estas prerrogativas estabelecidas, pode-se tecer uma relação com a ponte Maurício de Nassau enquanto marco — físico e simbólico — para avaliar os sistemas simbólicos que atuavam na gestação de uma modernidade do Recife. A ponte é exemplo concreto das práticas modernizantes que reformulam o bairro do Recife, mas alude também a perda e/ou substituição de aspectos simbólicos que influem na memória da cidade.

Nessa perspectiva, define-se que os sentidos que os discursos obtêm são construídos historicamente e passam por ressignificações. Dessa forma, não há como situar em termos absolutos o sentido de uma determinada representação, visto que essa sofre mudanças em suas distintas recepções na sociedade (MENESES, 2003). Assim, o cotidiano é construído no cerne do conflito da luta de representações que moldam as identidades.

A identidade tem uma relação com os ritos e práticas sociais e com os monumentos, na medida em que estes a reafirmam — sendo o movimento inverso também verdadeiro. Dessa maneira, o centro da cidade aparece como local principal de construção das identidades urbanas; é, pois, o local de partida de sua aglomeração urbana, seu núcleo original. Diante disso, tem-se a noção de centralidade urbana (PESAVENTO, 2008) sendo construída em conjunto com o espaço público, que como já visto, pressupõe elementos estruturais que presidam a organização do espaço físico; relações sociais e de poder que dão significado ao espaço que é experienciado; e, por último, uma carga simbólica que penetra este território.

O espaço e tempo são as coordenadas através das quais os sistemas de representação se traduzem. Caso tais coordenadas simbólicas sejam mudadas, as identidades, atreladas às representações, também sofrem alterações. Isso serve para dar um sentimento de pertencimento para indivíduos e grupos que se veem ligados a determinados lugares e em tempos específicos. Essa conexão ajuda a formar um imaginário que, por exemplo, atua na forma como uma cidade é vista. De

acordo com as experiências vividas nesse local. Ao mesmo tempo, a identidade se situa no tempo para ter um respaldo histórico e formar suas narrativas.

A esta altura, cabe uma diferenciação entre o conceito de espaço e o de lugar. O primeiro se apresenta como uma totalidade frente a qual o lugar se manifesta. Este último é “específico, concreto, conhecido, familiar, delimitado: o ponto de práticas sociais específicas que nos moldaram e nos formaram e com as quais nossas identidades estão estreitamente ligadas” (HALL, 2006, p. 72). O distanciamento entre essas duas categorias ocorre quando a modernidade passa a atuar mais incisivamente sobre a formulação do espaço. Esse passa a ter uma influência cada vez maior de fatores exógenos.

Numa cidade que se espelha em modelos de fora, observa-se que suas especificidades locais passam a ceder terreno de forma cada vez mais contundente para aquilo que é a regra civilizatória predominantemente aceita. Logo, aquilo que havia de singular nos locais, ligado às experiências regionais e/ou individuais passa a ser suplantada e modificada para se adequar ao que a sociedade urbana pede. Este movimento não se faz de maneira simples e nem sem permanências e mudanças. Há sempre debate e tensões na medida em que esta influência modernizante se expande e altera a paisagem urbana de uma localidade. Nesse estudo, assume-se que, na busca por legitimar as mudanças do espaço urbano, houve eliminação de lugares. Essas reflexões acerca das relações de espaço e lugar e experiência vão ao encontro das ideias de Yi-Fu Tuan (1983, p. 6-7) ao explicar que

Na experiência, o significado de espaço frequentemente se funde com o de lugar; “Espaço” é mais abstrato do que “lugar”. O que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor. [...] A amplitude da experiência ou conhecimento. A experiência pode ser direta e íntima, ou pode ser indireta e conceitual, mediada por símbolos.

Se o lugar perde sua relação de proximidade devido a influências exteriores isto é feito de acordo com uma narrativa, no caso a narrativa da construção da cidade moderna. Essa modernidade influi diretamente nas questões simbólicas que perpassam o espaço, desenvolvendo uma separação entre o lugar e o espaço (GIDDENS, 1991). Há, cada vez mais, um distanciamento entre esses dois elementos haja vista que os espaços se tornam perpassados por influências sociais de localidades distantes enquanto que o lugar é marcadamente definido pelas experiências pessoais, familiaridade e especificidades que o transformam em lar ou *locus* definidor de identidade particular.

É nesse contexto que essa dissertação se insere. Seu recorte lida com a cidade do Recife no início do século XX e como esta se relaciona com uma ordem temporal que se pauta pelo futuro. O modelo tomado por Recife foi baseado numa *belle époque* espelhada nos centros europeus, com destaque para Paris. Logo, a cidade deveria se assemelhar a este ideal, passando por uma higienização, embelezamento e adequação de seus espaços a este novo paradigma urbanístico. A ponte Maurício de Nassau é usada aqui justamente como objeto de estudo que permite analisar como a modernização transformou o espaço e alterou os lugares do Recife.

É neste ínterim que se torna importante atentar para a formatação que a ponte ganha após as reformas. Após 1917, a ponte foi requalificada e adequada aos ideais de modernização propostos na época, surgindo sem seus antigos ornamentos seculares. Deslocaram-se as festividades populares e religiosas, modificou-se o espaço urbano e assim as vivências cidadinas foram alteradas, frente a uma nova visão para a cidade, pautada em determinado discurso que reelaborava a *urbe* e ressignificava seus espaços. Outrora margeada pelos arcos, a ponte ganhou novos signos de acordo com a proposta discursiva escolhida, ao fim das reformas.

Ergueram-se nesta ponte quatro estátuas, depositadas acima de colunas, duas em cada extremidade. Ladeando o passeio público esses monumentos mostram quatro mulheres, que remetem, marcadamente, à Antiguidade ⁴ Clássica. Do lado oeste da ponte Maurício de Nassau (bairro de Santo Antônio), encontram-se “o Comércio e a Justiça” e do lado leste (bairro do Recife) “Minerva e Ceres”, assim estão nomeados os verbetes que tratam das obras no livro Monumentos do Recife: estátuas e bustos, igrejas e prédios, lápides, placas e inscrições históricas do Recife (FRANCA, 1977). Em termos gerais, é assim que se apresentam as estátuas:

[...] quatro grandes e belas estátuas de bronze, duas em cada extremidade da ponte, sobre altos e robustos pedestais. São quatro mulheres, quatro alegorias. Em cada pedestal, há o escudo, em relevo, do Estado de Pernambuco, em três faces. Na quarta, vê-se uma enorme placa comemorativa. Foram fabricadas na Val d’Osne, Paris, as quatro estátuas (FRANCA, 1977, p. 47)⁵

⁴ Ao usar este termo, pretende-se referir-se ao que se convencionou mostrar como uma continuidade cultural entre a sociedade da Grécia Antiga – principalmente seu período clássico datando do século V a. C. – e a Roma antiga. Ainda que tal termo mereça uma destrinchar quanto a sua pertinência sem críticas, o que será realizado posteriormente, será mantido por hora pelo consenso prático que ele tem.

⁵ Em que pese à descrição acurada presente nesta citação, as estátuas da ponte são feitas de ferro

Vê-se então que as estátuas foram inseridas pelo poder público no que se considera patrimônio da cidade. O patrimônio cultural por sua vez pode ser entendido como um gênero de discurso (GONÇALVES, 2002), de maneira que se pode atribuir à determinada estrutura arquitetônica ou urbanística um valor que transcende suas características estéticas e ornamentais. Tal discurso se coaduna, no caso exposto, a uma tentativa de adequação às facetas do que se entendia por moderno em princípios do século XX. Não havia, naquele momento, motivações para a manutenção dos arcos visto que por “exigências do trânsito” — dizeres presentes na placa que assinala sua anterior localização na cabeceira da ponte Maurício de Nassau — foram demolidos. Como diz Teixeira (1994, p. 4), ao analisar os cenários de modernidade do Recife e a influência de uma modernidade *belle époque* ou *fin-de-siècle* neste processo, “[...] mais do que construir uma cidade moderna o que se desejava era construir uma imagem de cidade moderna”. É no intuito de perseguir essa semelhança com uma modernização idealizada que se constrói a problematização acerca do conjunto estatuário da ponte.

Todo um discurso de modernização é usado de base, seja para dar início às obras, seja para justificá-las após o término. Os aspectos físicos alterados põem esses discursos em prática e desvelam a atuação do poder público de promover essa urbanização que traz, para se legitimar, aspectos exógenos a seu território, utilizando-se do modelo estrangeiro como imagem a se emular.

Dessa maneira, a ponte Maurício de Nassau serve não só como uma ligação entre bairros, mas também uma tentativa de unir a cidade do Recife, que passava por transformações sociais, a uma lógica modernizante. Uma ponte que permitia a *urbe* traçar seu caminho para a modernidade, carregada de uma simbologia que dialogava com tal ideal, e se adequando ao novo cenário urbano que se pretendia.

Sob essa perspectiva, há de se pensar também no papel de monumento que a ponte Maurício de Nassau, como um todo, acaba por exercer. De acordo com Riegl (2014), um monumento sofre exigências simultâneas, que, por vezes, se contradizem caso levemos em conta seus distintos valores. Esses valores variam de acordo com os significados percebidos ou significações atribuídas às estruturas em questão, podendo ser concomitantes, uma vez que um determinado grupo pode apreender um monumento de forma distinta de outro. Retomam-se, mais uma vez,

fundido e não bronze. Quanto esta questão da composição e estética das obras em questão, ver o capítulo 4 desta dissertação

as questões das diferentes representações de acordo com os distintos grupos que atuam no espaço social, que mudam de acordo com o período histórico que se apercebe do monumento.

Resumidamente, Riegl (2014) distingue entre valores ligados à memória e valores ligados à atualidade. No primeiro grupo, estão os valores históricos, de comemoração, e de antiguidade. No segundo grupo, encontram-se os valores de arte e uso. No primeiro grupo, estão as categorias que se ligam ao passado e, na segunda, aqueles que fazem sentido em como o monumento é tomado em relação ao presente.

A ponte Maurício de Nassau pode ser dimensionada em mais de um desses valores embora caiba notar a diferenciação que o próprio Riegl (2014) e Françoise Choay (2006) propuseram entre monumento e monumento histórico. O monumento é erigido originalmente com a finalidade de rememorar; uma comunidade o constrói visando transmitir uma memória adiante. Esse ato tem o objetivo de comunicar um acontecimento, rito, crença, em outras palavras, preservar um traço da identidade do grupo para a posteridade. Estes seriam, pois, os momentos volúveis, ou seja, aqueles que desde o início foram concebidos para fazer lembrar. Já o monumento histórico não tem, *a priori*, essa característica da rememoração, mas a potencialidade de testemunho histórico de um período já passado. Sendo destacado pela análise historiográfica, esse monumento histórico ganha a forma de objeto de estudo que pode desvelar importantes aspectos do período em que foi feito.

Na classe dos monumentos volúveis, encontram-se somente aquelas obras que, pelo desejo dos seus criadores, deveriam lembrar um determinado momento (ou vários momentos) do passado. Na classe dos monumentos históricos, expande-se o círculo com a inclusão das obras que indicam um determinado momento, mas cuja escolha foi resultado da nossa vontade subjetiva. Na classe dos monumentos da antiguidade, contam-se, enfim, todas as obras feitas pela mão do homem, sem levar em consideração o seu significado original e sua destinação, desde que o seu aspecto externo revele com suficiente evidência que a obra existe por longo espaço de tempo antes da época presente e que conseguiu "sobreviver" (RIEGL, 2014, p. 38-39).

Vê-se que o terceiro valor apontado por Riegl (2014) é o de antiguidade ou ancianidade, que versa acerca do sentimento de deslumbramento que um monumento desperta quando é capaz de denotar sua longevidade. Esse valor pode ser observado na ponte Maurício de Nassau pré-reformada – ainda nomeada como a ponte Sete de setembro – quando ainda de posse de seus arcos. Entretanto, uma

vez que este estudo aborda sua reconstrução no século XX, o valor de ancianidade aparece de forma tangencial.

Dessa maneira, fica destacado que a ponte Maurício de Nassau e seu conjunto monumental – mesmo aquelas estruturas que não existem mais fisicamente, mas ainda marcam simbolicamente a paisagem urbana – são tomadas neste trabalho como um monumento histórico passível de acomodar memórias. Pode-se atribuir à determinada estrutura arquitetônica ou urbanística um valor que transcende suas características estéticas e ornamentais. Desse modo, sublinha-se a ponte, suas estátuas, arcos extintos ainda referenciados e demais símbolos, não como monumento – onde a função memorial é deliberadamente pensada *a priori* –, mas sim como monumento histórico, visto que este é selecionado pelo historiador dentre as estruturas para que possa servir como fonte histórica, caracterizando-o assim como um objeto de saber (CHOAY, 2006, p. 25).

Por último, há a questão do valor artístico e de uso. Classificações contidas em outro conjunto da abordagem de Riegl (2014). O de uso trata do valor utilitário do monumento. A ponte Maurício de Nassau – antes margeada por arcos – agora é adornada com estátuas. Durante sua existência, tendo como constante sua propriedade de fixo condutor, oscilou em seus usos indo de posto de entrada, para local aglutinador de comércio, e lugar de festividades religiosas, entre outros. Quanto à questão da arte, há que se ter em mente que um monumento histórico também é monumento de arte, não há de fato uma dicotomia ou cisão entre os dois aspectos. Parte-se aqui, da perspectiva que:

Entretanto, a arte, com a qual nos confrontamos por meio destas páginas, nos interessa apenas do ponto de vista histórico, sendo que o monumento é para nós um elo indispensável da corrente evolutiva da história da arte. Na verdade, o "monumento de arte" entendido nesse sentido é um "monumento histórico-artístico", assim, ele não possui "valor de arte", mas "valor histórico". Resultaria, portanto, que a distinção entre monumentos "artísticos" e "históricos" não é apropriada, pois os primeiros estão contidos nos últimos e se confundem com eles (RIEGL, 2014, p. 33).

Assim, é importante categorizar os aspectos artísticos e estéticos ligados a ornamentação da ponte, deste modo, este percurso será feito classificando os elementos – arcos e estátuas – inseridos em um processo histórico de desenvolvimento artístico que influenciou as escolhas do que devia ser preservado e do que devia ser substituído. Se na reformulação urbana passou-se de uma arquitetura colonial para uma historicista, este ato pode ser analisado percebendo-

se o jogo da mudança de valores pelo qual o monumento em questão passa. Sendo assim, o valor de arte relativo que o monumento perde ou ganha tem a ver com a sua capacidade de atender as demandas modernas. Estando sua estética e exterior encaixado no que se pede na modernidade que grassava em determinado período, passa é valorizado e preservado, caso não, passa a esquecimento ou é substituída. Esse fenômeno pode ser observado na questão dos arcos a serem abordados mais à frente. De igual modo no que tange à substituição de um monumento por outro, esse último tem em si o valor artístico da novidade que é definido pela valorização do novo frente ao velho.

Em última instância, haverá ainda espaço para abordar os símbolos ligados a uma Antiguidade Clássica que permeara a construção da paisagem urbana moderna. Na figura das estatuas da ponte, encontram-se exemplos de como um olhar para trás busca símbolos para legitimar a construção de um cenário de modernidade. Tal leitura se pautou através da ferramenta teórica dos usos do passado.

Nesse processo de reforma, ressignificação e mudança de valores que esta pesquisa se situou. Atentando para o fato de que existem

[...] exigências simultâneas e contraditórias dos valores de que o monumento histórico foi cumulado ao longo dos séculos. Com toda a lógica, o valor de ancianidade, último a surgir, exclui o de novidade e ameaça também o valor de uso e o histórico. Mas o valor de uso contraria frequentemente o valor artístico relativo e histórico. Esses conflitos [...] não são, contudo, insolúveis e em verdade dependem de compromissos, negociáveis em cada caso particular, em função do estado do monumento e do contexto social e cultural em que se insere (CHOAY, 2006, p. 170).

Dessa forma, pode-se situar a ponte neste íterim das reformas modernizantes, tomando-a como um estudo de caso necessário para desvelar aspectos da história urbana da cidade do Recife.

2.4 Síntese do argumento

Especificados os três vetores teóricos a serem seguidos, explicou-se não apenas o entendimento acerca da ponte Maurício de Nassau, como as bases e meios teórico-metodológicos para o trabalho historiográfico aqui proposto.

A modernidade é o ponto de partida e de chegada deste estudo. De partida, porque é nela que se insere o recorte histórico e temporal, no qual ocorrem os acontecimentos a serem resgatados. Mas também é de chegada se tomada enquanto devir que se perseguia no momento de reformulação do centro da cidade

recifense. O regime de historicidade moderno aponta para o futuro. Mesmo com suas contradições, mira-se um progresso, que viria pelas vias da modernização – ao menos esta foi a tentativa. A relação modernidade-espço é imprescindível, pois a primeira altera essencialmente o segundo, trazendo para seu seio elementos exógenos, modificando suas estruturas e as relações que se dão dentro dele. Essa reestruturação do espaço influenciada pela modernidade é tanto física quanto simbólica, tanto para se adequar as necessidades do capitalismo e mercado internacional, quanto para se coadunar a um ideário civilizacional e cosmopolita que se aventava.

Símbolos são importantes por serem signos e representações dessas formas de percepção do mundo social. O movimento da modernidade buscou distintas efígies para se validar, tentando a emulação de aspectos europeus e, até mesmo, de facetas da antiguidade clássica. Uma destruição criativa desenrola-se trazendo para o palco do espaço urbano novos monumentos para ilustrar uma recente cidade que tenta adentrar no urbano.

Assim, desenvolveu-se uma reflexão acerca de como as noções de modernidade influenciaram na construção do espaço público da cidade do Recife nas duas primeiras décadas do século XX. A ideia de modernidade e as práticas modernizadoras não só interferiram nas formas e aspectos físicos do espaço urbano, mas também agiram no aspecto simbólico e do imaginário dos que viviam os espaços das cidades ocidentais, principalmente no final do século XIX e início do século XX. Para dar conta de tais premissas, toma-se a Ponte Maurício de Nassau, com suas transformações físicas e simbólicas nos anos 10, para arguir a formação dessa paisagem urbana moderna e como no processo, através da leitura dos usos do passado, este cenário de modernidade é legitimado.

Ao longo do restante da dissertação, os pontos são retomados sempre que necessário para elucidar a narrativa e embasá-la em concomitância com as fontes apresentadas.

3. A PONTE ATRAVÉS DA HISTÓRIA DO RECIFE

3.1. O Período Holandês

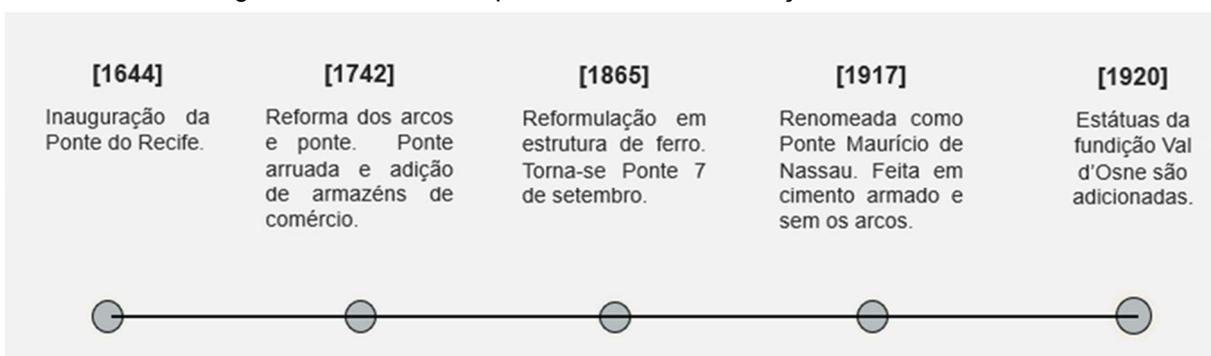
A ponte Maurício de Nassau tem sua origem relacionada com o período de ocupação holandesa na capital pernambucana. Desse modo, há de se destacar a longevidade dessa estrutura no Recife, sendo concebida desta maneira:

Com o fim de comunicar o bairro peninsular do Recife com a cidade Mauricia, o bairro opposto de Santo Antonio, resolveu o Príncipe João Maurício, conde de Nassau, mandar construir uma ponte, cujas obras, iniciando-se em 1640, concluíram-setresannos depois. Nas duas entradas da ponte construíram-se dous arcos de cantaria, com as suas competentes portas que, fechadas a noite, interceptavam completamente a com muni cação dos dois bairros, uma vez que essa primitiva ponte ocupava exactamente a extensão compreendida entre os dois arcos, que se erguiam sobre os seus muros de encosto (COSTA, 1903, p. 17).

Devido à sua longa existência, a ponte passou por várias modificações (Figura 1), sempre reconstruída no mesmo lugar – ainda que aspectos como largura e comprimento fossem mudadas – se incrustou de maneira inexorável no centro da cidade e, por conseguinte, na história urbana do Recife, sendo testemunha e atriz desse secular percurso histórico.

Partindo deste preâmbulo, são expostas as vicissitudes da ponte Maurício de Nassau ao longo de sua existência. Retroceder até o século XVII para se pôr em perspectiva a construção da ponte e seu papel na centralidade urbana do Recife, é o primeiro passo nessa abordagem.

Figura 1 – Linha do tempo resumida das mudanças da Ponte Maurício de Nassau



Fonte: Acervo pessoal de Rafael Arruda

Pernambuco era uma das principais capitanias do Brasil quando ocorreu a invasão holandesa. Em seu território, estava localizada uma profícua produção

açucareira, motor econômico da colônia brasileira até então, na qual os holandeses tinham uma participação no que concernia ao refino e distribuição.

Devido às disputas sucessórias pelo trono português, a partir de 1580 com o fim da dinastia de Avis, o reino de Portugal passou para o domínio espanhol. Esse período, que se estende até 1640, é conhecido, posteriormente, como União Ibérica, interregno no qual a coroa portuguesa e suas possessões foram controladas pela monarquia espanhola durante o período filipino.

Esse acontecimento criou o cenário para que a Holanda passasse a pensar em invadir o Brasil. Os territórios holandeses estavam em processo de luta por independência frente o domínio espanhol, por conta disso, ficaram com uma relação litigiosa com os demais territórios da coroa espanhola. Incluía-se aí o Brasil e suas capitanias, que agora compunham a União Ibérica. Esse fato acabou por impedir os investimentos neerlandeses relacionados ao açúcar nas terras brasileiras. As perdas comerciais não foram bem aceitas pelos comerciantes holandeses, que organizados e com apoio do governo, passaram a fazer investidas contra o território brasileiro. Em 1621, ocorreu a criação da Companhia das Índias Ocidentais, que elevou de patamar os planos de apropriação dos territórios ligados à produção de açúcar, a companhia era formulada:

[...] a partir de capitais do Estado e do aporte de verba de financistas privados, a Companhia teria como um dos objetivos principais a ocupação de zonas de produção açucareira no Brasil e o controle do suprimento de escravos na África: atividades complementares e indissociáveis (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 59).

As primeiras tentativas de invasão tiveram Salvador como alvo, então capital da colônia brasileira. Entretanto, o domínio da região baiana não se concretizou, embora tenham acontecido ataques em 1624 e 1627. Diante disso, as atenções da Companhia se voltaram para Pernambuco e sua grande produção açucareira. A região possuía uma localização geográfica privilegiada e o porto do Recife, tinha um grande potencial para o traslado das mercadorias holandesas pelo Atlântico.

Em 1630, ocorreu a investida holandesa adentrando as terras pernambucas, que viria consolidar 24 anos – 1630 a 1654 – de domínio na região. Desse período a fase nassoviana⁶ da ocupação é a que se relaciona com o objeto

⁶ Período entre 1637 e 1644 em que João Maurício de Nassau foi o governante das possessões

de estudo desta pesquisa. Desse modo, neste espaço, escusa-se de abordar as questões relacionadas às lutas pela conquista e consolidação do domínio do território nas quais os holandeses se ocuparam nos primeiros anos. Entretanto, cabe notar que, devido a estes fatores, a economia açucareira sofreu pesado baque. Visto que as batalhas interromperam a produção, muitos engenhos foram destruídos e escravos aproveitaram para fugir. João Maurício de Nassau-Siegen em 1637, ano de sua chegada ao Recife, encontrou esse cenário, se estabelecendo como governador do Brasil holandês, sob a autoridade da Companhia das Índias Ocidentais, até 1644. Como administrador, tinha a missão de recuperar a economia, manter a estabilidade e fazer com que a lucrativa produção de açúcar fosse retomada. Para alcançar tais objetivos, Nassau ofertou crédito aos senhores de engenho, reestabeleceu o tráfico de escravos para melhorar a oferta de mão de obra, além de tomar medidas que incentivassem o plantio de mandioca pensando no abastecimento da localidade (MELLO, 2009).

No que tange à tessitura urbana, é necessário contextualizar o momento da chegada de Nassau e suas medidas com maior cuidado. Nos idos do século XVII, Olinda era a capital de Pernambuco, cabendo ao Recife o *status* de vila. Configurava-se como uma povoação, ainda parcamente habitada, que se organizava em torno do porto e da Igreja do Corpo Santo. Esta ocupação se restringia ao que hoje se chama de Bairro do Recife ou Recife Antigo, ainda que, na época, a faixa de terra fosse mais estreita. Este núcleo urbano era mais adensado em direção ao istmo que fazia a ligação com Olinda.

Na península ou estreita língua de terra, como era designada geralmente, constitui o trecho atualmente ocupado pelas ruas Marquês de Olinda e do Bom Jesus, já se observa com nitidez a ação do tráfego definindo as ruas; os caminhos vindos de Olinda continuavam pelas ruas do povoado, na direção do continente, indicando claramente a posição que teria a ponte ainda não construída; os limites com os rios sujeitos às oscilações irregulares das marés estavam ainda mal definidos (CARDOSO, 1940, p. 387-389).

Com essas observações, Joaquim Cardoso já indicava as principais rotas utilizadas, transmitindo um indicativo do local onde se poderia construir a futura ponte. Vê-se, também, que a ocupação para além da faixa de terra portuária era

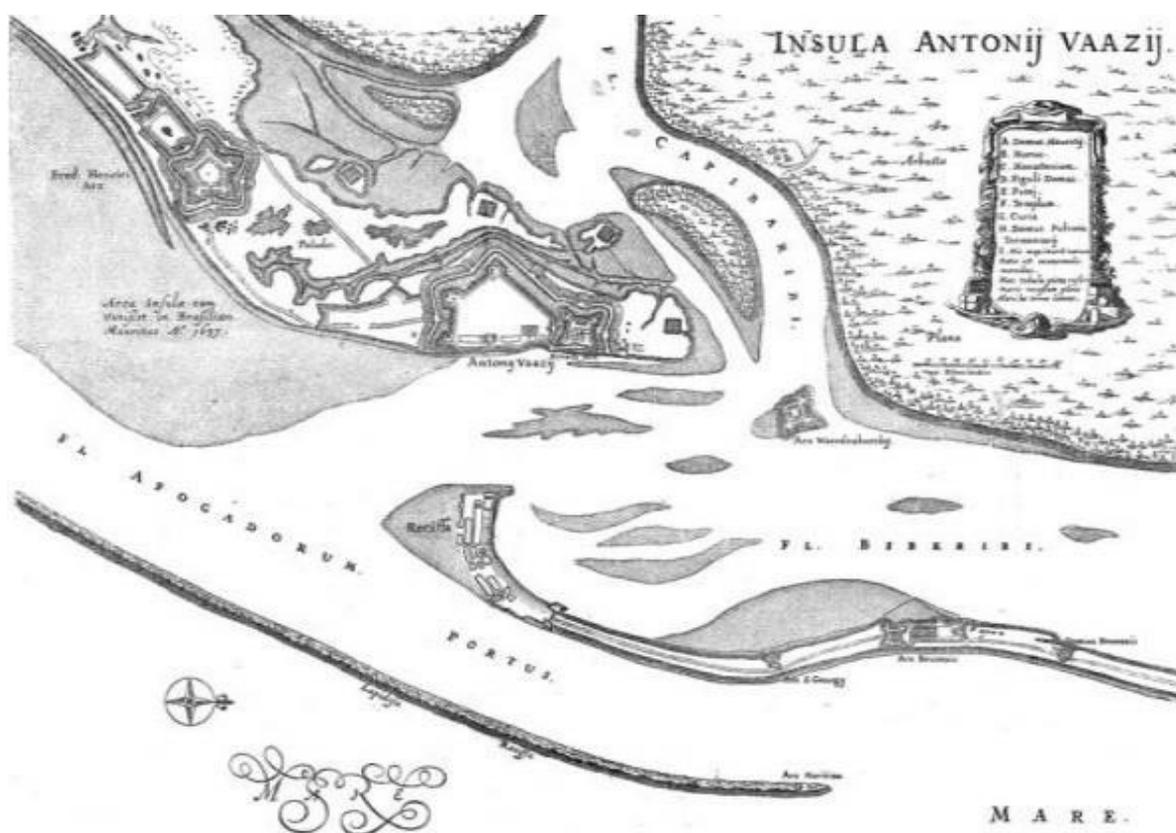
holandesas no nordeste do Brasil. Enquanto esteve aqui, Nassau cumpriu o papel de administrador dos domínios conquistados, sendo um funcionário de alto escalão da Companhia das Índias Ocidentais.

incipiente (Figura 2), aquilo que viria a ser os bairros de Santo Antônio e São José, pouco tinham construções. O cenário anterior a chegada holandesa poderia ser caracterizado assim:

Na linha de terra, paralela aos arrecifes, uma população de pescadores que se ocupava das operações de carga e descarga das embarcações, construiu singelas residências e uma igreja, o que constituiu o núcleo inicial da futura cidade localizado no terreno que atualmente corresponde ao início da avenida Marquês de Olinda até o final da rua do Bom Jesus.

Os atuais bairros de Santo Antônio e São José, [...] eram um “vasto mangue, coberto pela maré e no qual emergira algumas ilhotas” (BÉRINGER; FOURNIÉ, 1942, p. 200), quando chegaram os holandeses em 1630. Ao norte da maior ilha, localizada defronte ao rio, existiam então umas poucas residências próximas a uns armazéns que rodeavam o convento de Santo Antônio (1606). Tudo o mais estava desabitado (REYNALDO, 2017, p. 55).

Figura 2 – Mapa de Recife em 1637



Fonte: BARLÉU, 2005, p. 201.

A atual Avenida Marquês de Olinda, ressaltada por Reynaldo (2017) e Cardoso (1940), é a rota que dá acesso à ponte Maurício de Nassau, que, por sua vez, faz a ligação entre o Bairro do Recife e o bairro de Santo Antônio. Esse último em conjunto com o bairro de São José compunha a ilha que na época de Nassau

era chamada de Antônio Vaz. A Marquês de Olinda em sua confluência com a Rua do Bom Jesus, e junto com o entorno que rodeava o porto e o largo da igreja do Corpo Santo, compunha o núcleo central do bairro do Recife, ocupando o equivalente a 1/3 do terreno que hoje a ilha do Recife Antigo toma (MELLO, 2001).

Assim, a futura cidade do Recife era caracterizada: uma vila organizada em torno do porto e do pátio da igreja do Corpo Santo, com suas construções direcionadas em direção ao istmo que a ligava à Olinda. Pode-se ver, no mapa presente na obra de Barléu (2005), a estreita faixa de terra da península ainda sem a ligação com a ilha de Antônio Vaz, mas já com indícios de fortificações. Isso se deu porque a escolha holandesa, após o domínio da região, não foi de ocupar e se fixar em Olinda, mas sim no Recife. Decisão tomada devido à dificuldade de fortificar a até então capital pernambucana. A extensão do território e o relevo provido de ladeiras, montes e morros era difícil de ser guarnecido. Somava-se a isso à distância para o porto, que era localidade de suma importância para o domínio holandês, uma vez que favorecia o crescimento da região pautado no comércio, ao mesmo tempo que possibilitava a proximidade holandesa para com os seus navios.

Com o foco da ocupação recaindo no Recife não é de se admirar que, em 1631, deu-se a evacuação e incêndio de Olinda o que ocasionou a compressão de cerca de 7000 habitantes no território do bairro do Recife e Antônio Vaz, levando a um constante problema habitacional e sanitário (MELLO, 2001). Ainda de acordo com Mello (2001), somava-se a esse *déficit* de habitações a questão do abastecimento de água para o istmo visto que os poços se encontravam nas imediações de Antônio Vaz, sendo o traslado pelo rio dificultoso para o Recife, região de intensa concentração populacional. Sendo assim:

a primeira ideia de ponte entre o istmo e a ilha esteve ligada a tal necessidade: Foi examinado o projeto de se lançar uma ponte sobre o rio que corre entre o Recife e a ilha de Santo Antônio e, por este meio, transportar a água daqui para ali (MELLO, 2001, p. 55).

Entretanto, somente após a chegada do Conde João Maurício de Nassau que a construção da ponte se torna uma realidade. A época em que Nassau esteve à frente do governo do Recife trouxe várias modificações para o território, impulsionadas pelas ideias e ações do governante. Entre algumas das atitudes tomadas estão: a liberdade de culto assegurada, o que possibilitou a construção de igreja calvinista e de sinagoga no Recife; a vinda de artistas como Frans Post e

Albert Eckhout que representaram parte do cotidiano e paisagens da época; a reorganização do traçado urbano, com foco no Recife e proibição de construções em Olinda após o incêndio; e a vinda de cientistas ligados a diferentes áreas (MELLO, 2001; MELLO, 2009).

Nassau encontrou ainda uma Antônio Vaz pouco ocupada, com poucas construções e a persistência dos problemas de déficit habitacional no Recife.

O reconhecimento do valor central da ilha de Antônio Vaz por parte de Nassau favorece, portanto, a decisão que marca o início de sua configuração, dos bairros de Santo Antônio e São José, como território político-administrativo e centro urbano da cidade do Recife. Ocupação de Maurícia que difere fundamentalmente da ocorrida na península do Recife, inicia-se em 1639, baseada no plano urbanístico atribuído ao arquiteto Pieter Post que esteve no Recife a partir de 1639, data a que se atribui a sua elaboração (REYNALDO, 2017, p. 60).

O governante passou a rearranjar as vias urbanas, fixando-se na ilha de Antônio Vaz, dando forma ao que veio se chamar de cidade Maurícia. A intenção de Nassau era transformar a localidade no centro das posses holandesas no Brasil e ponto crucial na lógica das trocas comerciais no Atlântico.

Apesar, porém, do interesse que Nassau demonstrou em transformar Maurícia em uma grande cidade, ela não chegou a resolver o problema da habitação na capital do Brasil holandês. E um dos maiores empecilhos – compreendeu-o Nassau – era a falta de um meio de comunicação rápido e seguro com o Recife, que era o centro de toda a colônia, sede do governo holandês – [...] grande empório comercial, onde eram armazenados os açúcares e por onde transitavam todas as mercadorias que demandassem o porto ou nele fossem desembarcadas, principal centro abastecedor de todo o interior, das demais capitanias conquistadas e das colônias holandesas na África (MELLO, 2001, p. 75).

A construção da ponte era vista como questão de primeira grandeza. Uma obra dessas, enquanto fixo condutor (BARROS, 2017), era necessária pela carência do suprimento de água, mas também para dar conta do fluxo de pessoas cotidiano, que se moviam entre o Recife e Antônio Vaz. Até aquele momento, a travessia era realizada por meio de barcos e balsas, serviços arrendados por particulares, sendo gratuita a passagem para os soldados e funcionários da Companhia (MELLO, 2001).

A dificuldade no fluxo de pessoas se refletia nos demais aspectos da vida na cidade. Era difícil passar do istmo para a ilha, por conseguinte, as atividades comerciais e o grosso da habitação se concentravam no Recife. Ainda mais que a região era tradicionalmente ligada a tais atividades – *vide* a presença do porto e da

matriz do Corpo Santo, estruturas que aglutinavam ao redor de si a população e suas demandas. Nassau fixou, tanto sua moradia quanto seu governo, em Antônio Vaz, mas ainda assim, para sanar o desbalanceamento que regravava a relação dessa localidade com o Recife a ponte era desejada. Nas palavras do governante,

Além dos benefícios que são de esperar para o Recife e Maurícia da construção da ponte, já foi dito a VV. SSas. e tornamos a repetir aqui, que a falta de uma passagem segura entre os dois lugares é o único empecilho ao progresso de Maurícia e causa da saída de seus moradores, pelo que as casas aí estão na maior parte desocupadas e os terrenos pouco valorizados; no Recife, pelo contrário, o aluguel das casas é geralmente tão alto que o povo não pode suportá-lo com os seus negócios, o que é causa do despovoamento deste lugar, o qual, sendo a capital de toda esta conquista, deveria contar com grande número de habitantes e com toda a espécie de comodidades... o único meio para remediar isto, uma vez que o Recife não conta com o espaço necessário, é ligar Maurícia ao Recife por meio de uma ponte... os aluguéis diminuiriam para o povo e, além disto as casas e terrenos em Maurícia se valorizariam, encontrando-se agora quase desertos (General Missiven ao Conselho do XIX, 02/04/1643 *apud* MELLO, 2001, p. 93).

A possibilidade de construção da ponte, que se aventava desde 1630, começou a virar realidade a partir de 1641, data em que se abriu edital para a realização das obras. A incumbência de levar a cabo a edificação da ponte, coube a Baltazar da Fonseca. O processo não foi tão simples, de início, havia receios quanto aos custos e à viabilidade da obra. Dizia-se que a correnteza era muito forte e o leito do rio muito fundo, o que desacreditava em parte os esforços a serem implementados. Nas instruções, previstas no edital, estava descrito que a ponte deveria ser composta por pilares de alvenaria, contendo uma cabeceira do lado de Antônio Vaz e outra do lado do Recife. O que se conseguiu realizar pela metade até 1643. Momento que as obras sofreram paralisação (MELLO, 2001). A cabeceira do lado da ilha de Antônio Vaz já se encontrava pronta e ao menos 15 pilares estavam erigidos, chegando-se ao meio do leito do rio, porém:

[...] construtor não soube levar a obra avante quando chegou ao trecho mais profundo do rio: quiseram os holandeses obrigá-lo a continuar, mas foram tantas as tramoias e embargos jurídicos que a construção esteve parada – ou caminhando lentamente – por muito tempo (MELLO, 2001, p. 101).

Diante do impasse, a ponte sofreu alterações em sua concepção inicial.

Encabeçada pelo próprio Nassau, que assumiu o ônus da construção e a supervisionou, os pilares antes de alvenaria passaram a ser de madeira e deu-se prosseguimento aos trabalhos. Em 28 de fevereiro de 1644, a ponte estava finalmente pronta pra uso, com aparência, dimensões e funcionalidades singulares:

[...] parte de alvenaria e outra de madeira; longas e fortes pernas finas sustentando o enorme lastro. [...] A cabeceira do lado da península situava-se na altura do cruzamento da atual Avenida Marquês de Olinda e Rua da Madre de Deus. [...] Diante das duas cabeceiras, Nassau construiu duas entradas para controle do pedágio, e ainda, numa delas, a base de pedra onde fez gravar a data e quem construiu a ponte. Um imposto de passagem era cobrado pelo Alto Conselho. Em determinado trecho da ponte, havia uma parte que se elevava. O trecho onde assim ocorria era levantado por correntes, à maneira medieval dos castelos e fortificações (MENEZES, 2015, p. 43).

Inaugurada, a ponte do Recife (Figura 3) – forma como ficou nomeada durante a primeira parte de sua existência – já surgiu prenhe de vários símbolos que ajudam a explicar a abundância de camadas de temporalidades acumuladas em suas estruturas. Terminada pouco antes do retorno de Nassau para a Europa, a ponte foi entregue junto com os arcos e ficou configurada desta maneira:

No arco do principio da ponte collocou o conde, de uma parte, as armas do príncipe de Orange e as da casa de Nassau, — esculpidasem pedra, douradas e prateadas, e com outras varias tintas, a quem o rigor do tempo não desfaz,— e da outra, uma larga pedra em que se via esculpida a seguinte inscripção: — *Fundabat me illustrissimus Herosloannes Mauricius Comes Nassaviaes, Ec. Dum In Brasilia Terra Supremum Principatum, Imperiumque There. Anno Dni. MDCXXXX* (COSTA, 1903, p. 17).

Figura 3 – Ponte do Recife



Fonte: BARLÉU, 2005, p. 232.

Dessa maneira, Nassau propagandeava seu nome como realizador de obra de grande importância, marcando seu nome não só na parte física da cidade como no seu imaginário. Passo que foi bem-sucedido, já que séculos depois a figura do

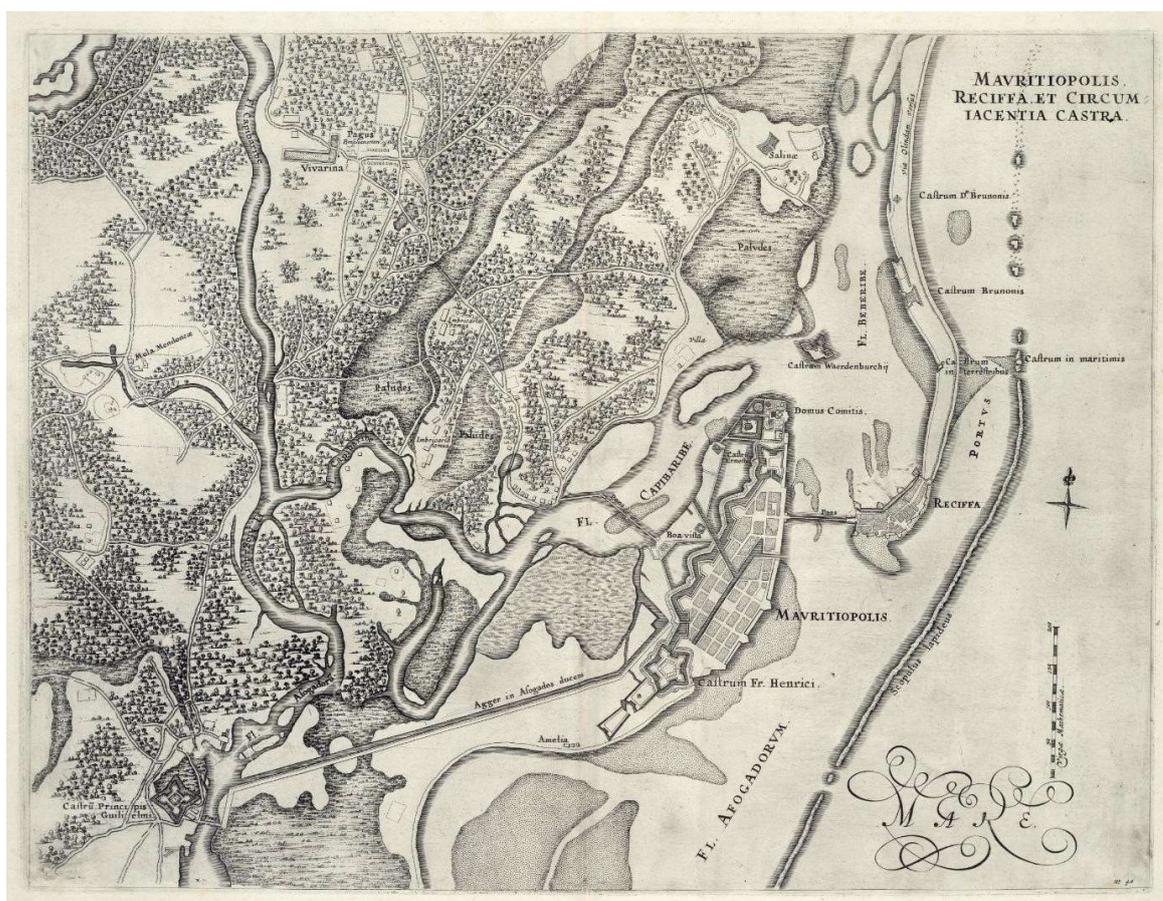
governante europeu se mantém presente no Recife, inclusive batizando a ponte que construiu.

Ao ser finalizada, a ponte do Recife alterou a ordem da centralidade urbana da localidade ao redor. O fato óbvio era de que agora havia uma ligação direta entre o istmo do Recife e a ilha de Antônio Vaz. O simples deslocar-se, as trocas comerciais e o abastecimento de água foram modificados. Ocorrendo, por consequência, uma descentralização da ocupação do terreno. Atente-se, entretanto, que, para dar cabo da travessia, era necessário pagar pela passagem sobre a ponte. As portas instaladas serviam para o pedágio compulsório, afinal foi custosa a construção de tal empreendimento. A prática de construção de estruturas para controle da passagem já existia no território recifense, mesmo antes da chegada dos holandeses, *vide* as paliçadas que contornavam o perímetro da ocupação urbana. Os limites eram marcados pelas portas da cidade, distribuídas desta maneira:

O ingresso no Recife no período aqui considerado tinha lugar por três portas existentes na sua estacada, as quais são várias vezes referidas nos documentos holandeses e, especialmente, nas *Dagelijksche Notulen*. São elas a *Lantpoort* (a porta de Terra), a *Pontpoort* (a porta da Balsa) e a *Waterpoort* (a porta da Água ou porta do Mar). Os seus próprios nomes já indicam as suas situações: a primeira ficava na extremidade norte da estacada, no caminho de Olinda, no local onde depois foi construído o arco do Bom Jesus; a segunda, no local de acesso à balsa que ligava o Recife a Maurícia, nas proximidades da cabeceira da ponte construída por Nassau e, finalmente, a terceira porta, a *Waterpoort*, estava situada no desembarcadouro e por ela tinham entrada no recinto fortificado do Recife os que desembarcavam dos navios no porto: o desembarcadouro estava situado aproximadamente na atual Praça Alfredo Lisboa (MELLO, 2001, p. 114- 115).

A presença na ponte do Recife de fortificações militares fazia sentido, sendo a única rota terrestre direta (Figura 4) de ligação entre as duas principais localidades do território holandês no Brasil. Desde a sua fundação a ponte esteve acompanhada por dois arcos em suas margens, presentes até sua última reforma no século XX. A ponte e os arcos são entendidos como um conjunto único, partilhando as vicissitudes das transformações urbanas pelas quais o centro do Recife passou.

Figura 4 – Istmo do Recife e Ilha de Antônio Vaz ligadas pela ponte do Recife



Fonte: BARLÉU, 2005, p. 249.

Os arcos, enquanto portas da cidade, estavam incrustados nas vias de passagem, marcando as atuais avenidas Marquês de Olinda, do lado do Recife, e rua Primeiro de Março, do lado de Santo Antônio. A primeira das vias, uma das principais no que tangia à cartografia da região, na época, era definida de tal forma que:

No seu traçado original era bem mais estreita e ia dos fundos da igreja do Corpo Santo (Santelmo, até à “Porta da Balsa”, ou “porta da Ponte” (Pontepoort), então quase metade da sua extensão atual. Começou com o nome de “Rua da Balsa”, ou “Rua da Ponte” (Pontstraet) e depois quando nela se localizou a cadeia da cidade, passou a ter a denominação de “Rua da Cadeia”, até o cruzamento com a da Madre de Deus, mantendo a antiga denominação daí para o rio. A designação de “Rua da Ponte” desapareceu no século 18, [...], mas, de qualquer maneira, foi a denominação substituída pela de “Rua de N. S. da Conceição”, motivado pelo “Arco” do mesmo nome, existente entre ela e a ponte (CAVALCANTI; MOTA, 1977, p. 110).

A integração da via pública com a vivência da cidade pode ser lida através das diferentes nomenclaturas que a rua alcançou. Ligando o *locus* mais importante da habitação da região, que era a freguesia da igreja do Corpo Santo, teve seu

nome oscilando de acordo com as formas de travessia do rio: variando entre “da Balsa” ou “da Ponte”, por último, “da Cadeia” quando dada estrutura foi instaurada em seu trajeto. Entretanto, a ponte marcou a via de forma preponderante visto que o nome de Rua da Ponte só é abandonado, em definitivo, quando se passa a utilizar o nome do arco da ponte no qual a rua findava:

[...] mas de qualquer maneira, foi a denominação substituída pela de ‘Rua de N. S. da Conceição’, motivado pelo “Arco” do mesmo nome, existente entre ela e a ponte [...] além da cadeia nela existia de notável a ‘Porta da Ponte’ (a *Pontpoort* dos flamengos), que virou ‘Arco de N. S. da Conceição’ e foi demolido em 1917” (CAVALCANTI; MOTA, 1977, p. 109 e 111).

Pode-se ver o acúmulo de distintas funções que a ponte e seu conjunto foi abarcando após sua construção. Um fixo condutor (BARROS, 2017) que foi aglutinando para além das funções de facilitadora do tráfego de pessoas, aspectos de segurança e administração, mas também reordenou a lógica comercial, trazendo para perto de si as atividades deste setor

Em Maurícia vendia-se peixe a princípio no próprio mercado grande “situado sob os coqueiros”. 270 Depois (1648) fundiram-se os mercados de peixe do Recife e de Maurícia, ficando localizado junto à ponte, no lado do Recife, servindo a ambos os bairros. Uma das razões para a mudança foi que, fora de portas, no Recife, o mercado servia melhor aos judeus — que moravam próximo a ele, na rua do Bode (depois dos Judeus) — do que aos cristãos. Ainda no largo, diante da ponte — mas, ao contrário do mercado de peixe, dentro das paliçadas do Recife — instalou-se no mesmo ano o açougue (ou mercado de carne, *vleysmarct*) e a venda de hortaliças (*groenmarct*), cuja situação anterior não é indicada pelos documentos examinados (MELLO, 2001, p. 117-118).

Contribuindo para o rearranjo da ocupação do espaço citadino, a ponte, era ponto de referência para atividades comerciais. Ao seu redor ocorriam permutas e negociações financeiras, mas também trocas e relações sociais. As vivências da cidade ocorriam sobre a ponte e no seu entorno.

3.2 Sob os arcos e além

Outro elemento relacionável à ponte deve ser sublinhado: o da carga simbólica. Marcada com inscrições para a posteridade em seus arcos, ela obteve contornos de uma função memorial. Nela, estaria contida a lembrança não só da estadia holandesa nas terras recifenses, mas também da atuação de Nassau. Esta última função está de acordo com a ideia de espaço aqui trabalhada, na qual sua construção passa pelas relações do cotidiano e vivências dos habitantes que

partilham uma mesma localidade. Essas pessoas criam laços afetivos com o espaço, tomando-o como um lugar, ou seja, uma localidade que está intrinsecamente ligada à identidade de um grupo. Em outras palavras:

A formação do espaço na cidade decorre não apenas do resultado da ação dos poderes constituídos através de intervenções urbanísticas, mediante o emprego da ciência, da técnica e da arte pelos grupos dominantes. A noção do espaço aqui considerada não se reduz a mero suporte da ação dos grupos sociais, mas abarca os significados que o espaço produz e que mediam as relações entre indivíduos e classes, revestindo-se de simbologias, participando da construção de identidades coletivas. Ou, noutras palavras, espaço como construção ao mesmo tempo material e simbólica. Espaço sobre o qual se estende, a partir da ação dos indivíduos, o lugar (ARRAIS, 2006, p. 126).

A ponte Maurício de Nassau, margeada pelos arcos, acumulou diversas funções no centro da *urbe*. No plano mais utilitário, funções relativas à administração e à segurança do acesso a Santo Antônio, mas também políticas, simbólicas e estéticas, pois carrega em seu corpo emblemas e mensagens governamentais, contribuindo para a mudança na dimensão visual da cidade.

Avançando no tempo, a influência da ponte sobre a centralidade urbana continuou. Acrescida de mais um elemento para compor sua função na construção do espaço: sua relação com o sagrado. O sagrado tem a característica de quebra do tempo e espaço cotidiano. A vida social e a organização da cidade podem ser influenciadas por uma hierofania bem. Advindo da forma com a qual o homem encara estes locais:

Para o homem religioso, o espaço não é homogêneo: o espaço apresenta roturas, quebras; há porções de espaço qualitativamente diferentes das outras [...] Há, portanto, um espaço sagrado, e por consequência “forte”, significativo, e há outros espaços não sagrados, e por consequência sem estrutura nem consistência, em suma, amorfos. [...]. Quando o sagrado se manifesta por uma hierofania qualquer, não só há rotura na homogeneidade do espaço, como também revelação de uma realidade absoluta, que se opõe à não realidade da imensa extensão envolvente. A manifestação do sagrado funda ontologicamente o mundo. Na extensão homogênea e infinita onde não é possível nenhum ponto de referência, e onde, portanto, nenhuma orientação pode efetuar-se, a hierofania revela um “ponto fixo” absoluto, um “Centro”. Vemos, portanto, em que medida a descoberta – ou seja, a revelação – do espaço sagrado tem um valor existencial para o homem religioso; porque nada pode começar, nada se pode fazer sem uma orientação prévia – e toda orientação implica a aquisição de um ponto fixo (ELIADE, 1992, p. 17).

Os espaços marcados por monumentos e símbolos ligados às religiosidades despertam de maneira especial a identificação de um grupo de pessoas com um lugar. A expressão dessa identidade reflete as representações construídas naquele

lugar. Um local tangenciado por expressões do sagrado é único e dá sentido para aqueles que participam das vivências nele.

Mesmo os não religiosos se encontram dentro dessa lógica, pois, ainda que mantendo uma atitude secular, acabam por se relacionar com os espaços da cidade e elegendo partes deles como lugares onde desfrutam do sentimento de pertencimento. Mesmo secularizado, o espaço ainda tem papel importante na forma como o ser humano se compreende

Em contrapartida, para a experiência profana, o espaço é homogêneo e neutro: nenhuma rotura diferencia qualitativamente as diversas partes de sua massa. [...] É preciso acrescentar que uma tal existência profana jamais se encontra no estado puro. Seja qual for o grau de dessacralização do inundo a que tenha chegado o homem que optou por uma vida profana não consegue abolir completamente o comportamento religioso. [...] E, contudo, nessa experiência do espaço profano ainda intervêm valores que, de algum modo, lembram a não homogeneidade específica da experiência religiosa do espaço. Existem, por exemplo, locais privilegiados, qualitativamente diferentes dos outros: a paisagem natal ou os sítios dos primeiros amores, ou certos lugares na primeira cidade estrangeira visitada na juventude. Todos esses locais guardam, mesmo para o homem mais francamente não religioso, uma qualidade excepcional, “única”: são os “lugares sagrados” do seu universo privado, como se neles um ser não religioso tivesse tido a revelação de outra realidade, diferente daquela de que participa em sua existência cotidiana (ELIADE, 1992, p. 18-19).

Estas observações são importantes devido ao fato de que, após da dominação holandesa em Pernambuco, a ponte do Recife passou por uma reformulação. No século XVIII, retiraram-se os objetos carregados dos símbolos holandeses, sendo substituídos por elementos que dialogavam com as expressões religiosas católicas da região. De acordo com Raimundo Arrais (2004), estes símbolos religiosos ajudavam a regrar a organização coletiva e as manifestações públicas do Recife. Os habitantes tinham tais locais como referências para suas práticas coletivas, assim “a religião servia de mediação válida na vida social e organização coletiva do Recife do século XIX” (ARRAIS, 2004, p. 127).

Em 1743, sob o governo de Henrique Luiz Pereira Freire, os arcos foram derrubados sendo substituídos por outros que não mais ostentavam as referências a Maurício de Nassau e a estadia holandesas nessas terras. Ao contrário, o interesse passava agora pelo

[...] esforço das elites em construir uma memória sobre a guerra de Restauração. Essa memória enfatizava os tremendos sacrifícios realizados, os danos materiais e a perda de vidas por parte dos pernambucanos. Seu esforço não produziu apenas uma memorialística por meio dos discursos registrados em narrativas

escritas, mas ficou amalgamado também, nos vestígios| materiais e nos novos monumentos levantados ou modificados. Foi o que se deu com os arcos do período holandês (ARRAIS, 2004, p. 130).

Começando com o lado do bairro do Recife, tem-se o Arco da Conceição, nomeado por conta da imagem de Nossa Senhora da Conceição, que ocupava lugar no alto do frontão do arco. Esta santa era a padroeira do reino de Portugal e, por consequência, de todos seus territórios ultramarinos, configurando-se como importante símbolo da religião oficial do Estado português e suas colônias. Posta em seu nicho em 1746 – ano da finalização das obras de construção dos arcos –, tinha sua face voltada para a atual Avenida Marquês de Olinda. A importância deste símbolo só aumentou, visto que passou-se a aventar a possibilidade de construção de uma capela, sobre o arco, digna de comportar a imagem e o culto religioso em torno dessa. Foi em 1774 que a capela ganhou sua última forma antes da demolição, pondo em prática a devoção da população para com Nossa Senhora da Conceição em um espaço adequado:

Antes desta decisão, porém, a 5 de março de 1774, definiu-se a profunda crença e fervor religioso do povo do Recife, pela N. S. da Conceição, na sua consagração do arco da ponte. Neste dia desabou sobre o recife uma tremenda tempestade tendo o povo de tal modo assustado, se dirigido para ali devotamente, em romarias e procissões contínuas, invocando a proteção da Nossa Senhora da Conceição do Arco. E por milagre ou não, a tormenta acalmou-se, sem causar prejuízos naquela freguesia. Daí em diante aumentou a devoção pela santa do arco, e a provisão real de 5 de março já encontrou o vigário local Frei João da Cunha Menezes, com disposição de construir uma capela decente e espaçosa. Foi assim que se construiu a capela do Arco da Conceição, ostentando na sua frente, um escudo de pedra com as armas reais portuguesas em relevo e que o entusiasmo popular, quando da nossa independência em 1824, mandou destruir severamente (GUERRA, 1950, p. 1).

Nota-se, mais uma vez, uma conotação de propaganda política imiscuída nos entalhes feitos no arco. De acordo com Pereira Costa (1903), estas insígnias da monarquia portuguesa teriam sido destruídas por ordem do governo já no século XIX, após a independência do território brasileiro de Portugal. Vê-se que a mudança de poder instituído acarreta consigo uma alteração das insígnias e símbolos dispostos na paisagem urbana.

Fica patente que o monumento erigido dialogava facilmente com as expressões religiosas da população. O arco e sua capela ficaram marcados como centros irradiadores de práticas religiosas, sendo fácil encontrar menções na imprensa de eventos sucedidos em suas imediações, como as que se citam abaixo:

Os encarregados da festa de Nossa Senhora da Conceição do Arco

da ponte, podem aos moradores da rua da Cadeia para que na vespera e no dia da festa de nossa Gloriosa Padroeira ornem com bandeiras hasteadas as suas janelas, e tambem com colchas no dia da festividade, assim como iluminem suas casas na noite da vespera e dia, para maior brilhantismo da solemnidade. (NOSSA..., 1865, p. 3).

E outro exemplo:

Hoje pelas 6 ½ horas da tarde será hasteado o estandarte da Excelsa Padroeira do Imperio Nossa Senhora da Conceição do Arco da Ponte do Recife, sendo conduzido de casa da Exma. Juíza por 4 anjos e acompanhada pelas excelentes bandas de musica do 1º da guarda nacional e do corpo de policia, exercitando por essa ocasião escolhidas peças de musica de seu bem conhecido repertorio. Em seguida principiara a novena da mesma Excelsa Senhora, tocando antes e depois uma das referidas bandas, novas e magnificas peças preparadas para a ocasião. (REVISTA..., 1871, p. 3).

Essas festividades mexiam com as vias urbanas, as alterando e dando sentido:

Ponte do Recife – O ladrilho do passeio da ponte de ferro do Recife, lado do norte começou a desmanchar-se junto ao arco de Nossa Senhora da Conceição. Enquanto, são apenas dous tijolos fora do seu lugar, o remédio é fácil e sem dispêndio de ser feito, e por isto quanto antes ali um pedreiro, senão em menos de oito dias estará o ladrilho daquelle lado arruinado em grande parte.

Quem tira deve botar – Os festeiros de Nossa Senhora da Conceição do Arco da Ponte, tiraram um paralepipedo do calçamento da rua da Cadeia, logo ao entrar do lado direito, para fincarem o mastro da bandeira que ali levantaram, porém não botaram depois no seu lugar a pedra que haviam arrancado, de sorte que com a falta dela as outras irão afrouxando, e quando menos se pensar o calçamento estará arruinado, Providencias a respeito. Poupe se o dinheiro da nação que é o suor do povo! (GAZETILHA, 1865, p. 1).

Assim como, movimentava os grupos de fiéis que se reuniam em torno de causas em comum. O que dá a tônica de um sentimento de comunidade:

Sino novo – Tendo sobejado dinheiro das esmolos toradas para a ultima festa de Nossa Senhora da Conceição do Arco da Ponte, os festeiros, que foram dela encarregados, applicaram a somma que sobrara a compra de um sino novo para a mesma capella do arco, e domingo próximo será elle colocado no seu lugar de as nove horas da manhã, sendo antes benzido com todas as formalidades marcada no ritual para taes actos. Para tornas mais brilhante a solemnidadem, a musica do 1º batalhão de infantaria da guarda nacional tocará antes e depois do acto, que será anunciado por numerosas girandolas de foguetes (GAZETILHA, 1866, p. 1).

Também observado nesta outra passagem:

Amanhã pelas 9 horas do dia deve ser colocado na torre o sino comprado para a capella de Nossa Senhora da Conceição, do Arco desta denominação.

Antes da colocação, sera benzido esse sino, cuja aquisição é devida a solicitude dos festeiros do anno findo: os quaes o compraram com

as sobras das esmolas agenciadas para a festividade. Antes e depois da consagração do núncio sagrado, toca a musica do 1º batalhão do infantaria da guarda nacional, sendo o acto religioso anunciado por foguetes (REVISTA..., 1866, p. 1).

Rituais religiosos, procedimentos cívicos, intervenções físicas na via e paisagem urbana. Todos esses fatores podem ser observados nos trechos aludidos, expondo o papel que o Arco da Conceição tinha no centro urbano.

Já seu congênere, o Arco de Santo Antônio, era mais discreto nas suas características estéticas, mas igualmente era carregado de insígnias políticas e religiosas. Também sendo remodelado após a Restauração Pernambucana⁷, ficou marcado por ter

[...] uma imagem de Santo Antonio no lado contrario de frente para a atual rua 1º de Março. O governador Henrique Luiz Pereira Freire ainda mandou gravar no lado do poente, as suas armas, constante de uma banda diagonal ou fachada, saída da boca de duas serpentes, que são as armas dos Freires, tendo sobre o escudo uma coroa de marquês (GUERRA, 1950).

Os monumentos serviram de base para marcar o panorama da cidade. Incrustados nessas construções, haviam emblemas que demonstravam sob quais autoridades as mudanças na cidade eram feitas. Para reforçar essa intenção

[...] no lado de Santo Antonio, impunha-se apenas uma arquitetura simples e de proporções modestas. Entretanto a ponte no seu conjunto definia um monumento respeitável e histórico, porque esclarecia os fundamentos da inicial ponte holandesa, como uma lembrança ás nossas atividades contra o batavo invasor. Na sua fachada, em belíssima gravação lia-se esta historica inscrição: "No ano de 1743, reinando o muito alto e poderoso D. João V, Nosso Senhor, arruinando-se esta ponte foi reconstruída por iniciativa do exmo. governador Henrique Luiz Vieira, com o donativo generoso que para ela deram os três Estados desta Capitania, clero, nobreza e povo, e para a memória de sua generosidade e valor com que os mesmos Estados no ano de 1654 restauraram a sobre dita capitania e tiraram do audacioso inimigo holandês, se erigiu este padrão". E no alto e, semi-circulo, estava escrito DOMINE, SALVUM FAC REGEM NOSTRUM... (GUERRA, 1950, p. 1-8).

De forma similar, o arco de Santo Antônio tinha um papel religioso importante na vida pública da cidade:

Como sucede todos os annos a tradicional festa do glorioso Santo Antonio será, entre nós, comemorada com festejos e solenidades. A's 7 hora da manhã de hoje resou-se missa na matriz de Santo Antonio, o mesmo se tendo verificado nos conventos de S. Francisco e da Penha, na egreja de S. Pedro dos Clerigos ás 8 horas da manhã, a mandado do guarda dessa egreja sr. Franciso Mattos, na egreja do

⁷ Restauração Pernambucana é como ficou conhecido a culminância do processo de lutas contra a dominação holandesa nos territórios do Nordeste brasileiro.

Martyrios, também às 8 horas, e no convento de S. Francisco de Olinda às 7 ½ horas da manhã, com sermão do evangelho. A' noite, na capella do arco da ponte 7 de Setembro, será cantada uma ladainha, depois do que haverá fogo de artifício. Ainda em outras egrejas se comemorou o dia de hoje (SECCÇÃO..., 1913, p. 2).

A ponte inicialmente erigida como grande marco da administração nassoviana, se revestiu de elementos ligados à autoridade colonial portuguesa e louvores à figura do rei português, adicionada de sua associação à religião católica. Desta forma, os acúmulos de temporalidades distintas (PESAVENTO, 2004) começam a ocorrer na ponte do Recife. Com o passar do tempo esses estratos só iriam aumentar, solidificando-se um abaixo do outro de acordo com as sucessivas mudanças que a ponte sofreu.

Figura 5 – Arco da Conceição visto a partir da Marquês de Olinda



Fonte: José de Paiva Crespo/Acervo Fundaj.

Figura 6 – Gravura do Arco de Santo Antônio, não datada



Fonte: MATHEUS; CARNEIRO LEÃO, 1933.

Figura 7 – Arco de Santo Antônio, cerca de 1880



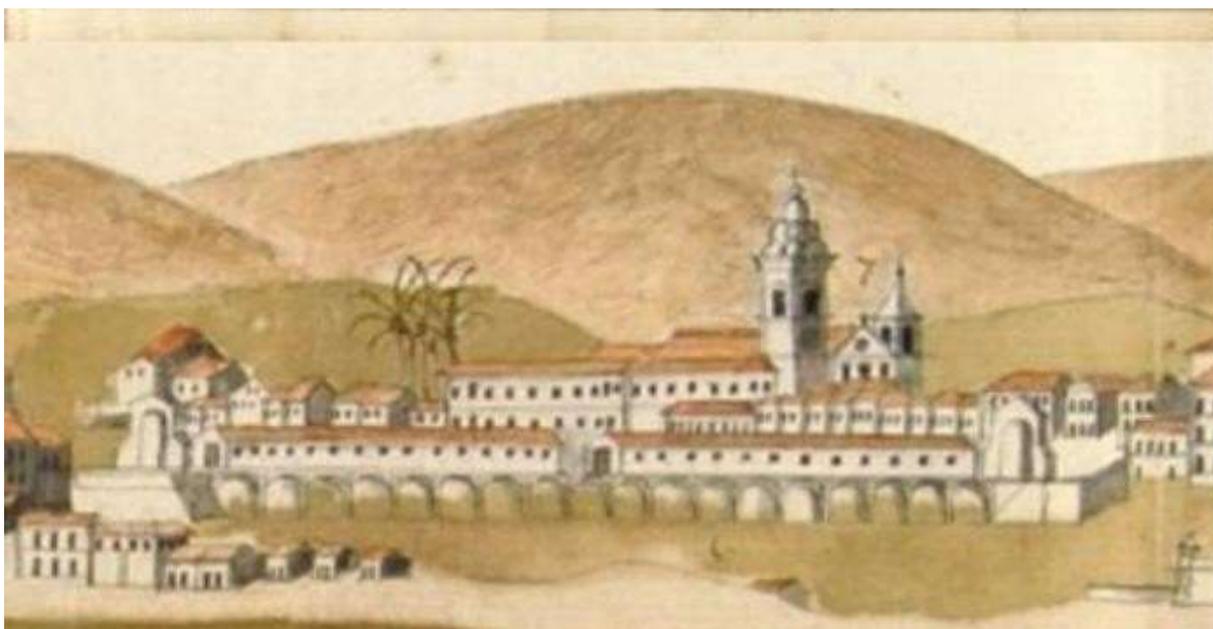
Fonte: LAMBERT, Moritz. Acervo do Instituto Moreira Salles.

3.3 Uma ponte, várias mudanças

No mesmo período de reconstrução dos arcos – século XVIII, durante o governo de Henrique Luiz Freire –, ocorreu uma reforma direta na ponte do Recife. Foram adicionadas, ao seu passeio, espaços para alocação de lojas e depósitos, tornando-a uma ponte arruada (Figura 8). A ponte que antes já fazia às vezes de fixo condutor para as trocas comerciais do centro da cidade, passou a ser ladeada por alojamentos que abrigavam depósitos e lojas de modo que reforçou-se ainda mais seu papel de ponto de confluência das vivências urbanas do Recife.

Divide se o Recife, da povoação de S. Antonio pelo Rio reunido por huamagestosa, e soberba ponte, que sobre si sustenta secenta casas de pedra, e cal, e nellas secentalogeas de mercadores na longitude de trezentos passos, com arcos de maravilhosa architectura nas duas entradas della. Toda esta pomposa maquina está assentadas sobre dous espaçosos e fortes caes de cantaria, quatorze pilares de pedra e columnas de groços e incorruptíveis madeiros (COUTO 1981, p. 155).

Figura 8 – Detalhe do mapa de José Caetano mostrando a ponte arruada



Fonte: SILVA, 2011, p. 7.

Apenas no século XIX, a ponte passou novamente por grandes mudanças. Já nas primeiras décadas, deixa de ser arruada (SILVA, 2011) e, na segunda metade daquele século, sofre uma reformulação total de sua estrutura. Em 1865, foi reinaugurada sob o nome de Ponte Sete de Setembro, contando agora com uma estrutura toda metálica.

O momento se coaduna com as mudanças pelas quais a cidade do Recife estava passando. O século XIX foi um período de intensas transformações, seja a nível mundial ou nacional. Houve a Revolução Industrial e a urbanização se desenrolando, o que trouxe inúmeras transformações do ponto de vista técnico, científico e social. Enquanto isso, o Brasil passou por vários marcos históricos na formação da sua sociedade. A começar com a chegada da família real portuguesa em 1808 e a elevação do *status* dos territórios brasileiros para reino unido com Portugal. Fato que propiciou a abertura dos portos, gerando um exponencial aumento não só nas trocas comerciais, mas também na penetração da cultura europeia na sociedade brasileira, que teve de passar a adaptar-se às novas demandas da recém-chegada corte.

Em 1822, ocorreu a independência do país, o que levou à necessidade de autoafirmação de uma nação nova diante do cenário mundial, que estava às voltas com vários problemas econômicos e sociais herdados da época colonial. E, por último, no mesmo século, se viu o fim da monarquia brasileira e a instauração da república, o que acelerou ainda mais as necessidades de adequação à sociedade

urbana (LEFEBVRE, 2008), a qual cada vez mais se espalhava como modelo civilizatório a se seguir. Lembrando que durante todo esse tempo o cenário era de um território marcado pela escravidão legitimada pelo Estado o que agregou ainda mais tensões sociais para a República brasileira.

Recife também teve um século XIX agitado, passando por esses acontecimentos nacionais e sendo um ator de importância durante o período colonial, imperial e republicano. Durante os oitocentos, a outrora vila se firmou enquanto cidade e capital de Pernambuco, tendo, na atividade de seu porto e na produção açucareira, seus pilares. A capital pernambucana deu início ao menos a três grandes revoltas: Insurreição Pernambucana (1817), Confederação do Equador (1824) e Revolução Praieira (1848). Não cabe aqui analisar tais acontecimentos em detalhes, mas chama-se atenção para um elemento comum entre as revoluções iniciadas: a relação conflituosa com o poder central, seja inicialmente da coroa portuguesa, ou posteriormente do império brasileiro.

Dessa maneira, pode-se apontar que, a partir de 1830, com o aumento do comércio internacional no porto do Recife e a maior troca comercial e cultural advinda disso, começou-se um processo de tentativa de adequação aos paradigmas urbanos em voga na Europa. A partir do governo de Francisco do Rego Barros, o Conde da Boa Vista – presidente da província de Pernambuco entre 1837 e 1844 –, observa-se a aceleração desse processo de modernização da cidade, que influi tanto nos seus espaços quanto nos costumes.

O movimento portuário proporcionou a um grande número de pessoas de hábitos diferente e oriundo dos mais diversos lugares o convívio diário com os que moravam no Recife. Dentre essa miríade de forasteiros, duas nacionalidades destacavam-se, pois seus países de origem estavam encabeçando as mudanças ocorridas no continente europeu: os ingleses, que no decorrer dos oitocentos dominaram o comércio e fundaram estabelecimentos bancários, assumindo serviços portuários e ferroviários com seu elevado grau de desenvolvimento e mecanização, introduzindo também novas técnicas de construção (163); e os franceses que vieram ao Recife trazendo seus conhecimentos urbanísticos e arquitetônicos, sua cultura, sua arte, sua elegância e desenvoltura, considerados como um modelo de civilidade a ser seguido. Para a classe burguesa local (formada em sua maioria por comerciantes, senhores de engenho, políticos, militares, entre outros) essas maneiras adaptavam-se perfeitamente as suas necessidades de ajustar seus modos, introduzindo-os à civilização. Entretanto, para que houvesse um desvencilhamento do passado colonial considerado então como “bárbaro”, não só os costumes deveriam ser adaptados como também o cenário urbano, passando por mudanças que estivessem em sintonia com os novos modos de pensar e fazer a cidade, principalmente com a arquitetura neoclássica, quebrando assim a dominância das concepções luso-brasileiras (SILVA, 2011, p. 158).

Fica registrada a importância do período do Conde da Boa Vista à frente da

província, devido ao processo de modernização iniciado. Em seu governo, obras e costumes modernizantes começaram a ser adotados no Recife. Nesse sentido, o conde acumulou êxitos e abriu espaço para reformas ainda mais profundas que aconteceriam no início do século XX.

Em meados daquele século, a administração do Conde da Boa Vista inaugurou um modelo de gestão racional que promoveu uma série de obras públicas de fins sociais (mercados, escolas, teatros, hospitais, leprosários, cemitérios, penitenciárias), além de sedes do poder, como a Assembléia Estadual. Estas obras eram capitaneadas por Louis Léger Vauthier e por outros técnicos europeus. Neste momento, também foi iniciada a instalação das redes de serviços urbanos (água, saneamento, bondes), que permaneceram a cargo de empresas privadas. Tais serviços, segundo os relatos da época, eram bastante deficientes, o que incentivou a renovação completa, já sob a alçada estatal, no início do século 20. Apesar destes empreendimentos serem inovadores, sobretudo dos edifícios, todos no mais rigoroso estilo neoclássico, não conseguiram reverter a imagem de cidade colonial que ainda predominava no início do século 20 (DINIZ, 1999, p. 142).

Posto esse cenário de importação de estilos e técnicas europeias, há de se falar de como o ferro mostrou-se como material de suma importância neste momento. Devido aos avanços da Revolução Industrial, o fabrico e manejo de ferro foram maximizados, chegando a uma larga escala produtiva. Com o domínio das técnicas de ferro fundido, o leque de oportunidades aumentou, com a possibilidade de replicação de artefatos, utensílios e adornos que compuseram a arquitetura moderna.

O Recife importou não só os objetos de ferro já trabalhados, como também as técnicas construtivas e os profissionais estrangeiros ligados a esta área de atuação (SOUTO MAIOR, 2010). A relação próxima com os centros europeus fez com que o contrato de feitura de reconstrução da ponte ocorresse em Londres:

Foi assignado em Londres, perante (consul brasileiro, o contrato para a construcção da nova ponte do Recife, feita de ferro, sendo empreiteiros os Srs. Barão do Livramento e William Martineau, que contratarão por 445:000\$000, com o praso de dous annos (APONTAMENTOS..., 1863, p. 193).

A Inglaterra na época era a maior potência econômica do mundo e a influência de suas empresas era sentida no Recife, principalmente nas áreas de transporte, construção e têxtil. Com essa tecnologia integrando as construções do período, não foi surpresa que a ponte do Recife tivesse sido refeita utilizando o que de mais moderno havia no momento. Abaixo se mostra parte do relato do Diário de Pernambuco no dia de reabertura da ponte:

[...]A ponte nova de ferro feita segundo os planos do Sr. W. Martineau quando a serviço do governo nesta província, é do systema trave-grade

(telles grider). Systema econômico e um dos de mais duração, offerecemdo além d'sso agrande vantagem de não embarçar a navegação fluvial do rio sobre que esta construida; por deixar inteiramente desembrado o espaço inferior a superestructura da ponte. A ponte mede 819 plamos de largura; n'este sentido é dividida em tres partes: uma entrada com 30 palmos de largura e dois passeios com 10 ½ palmos de largura cada um; sendo os 6 palmos restantes de sua largura total ocupados pelos traves-grades. A estrada da ponte é calçada com parallelipipedos de optimo granito e os passeios com tijolos de louça.
[...]

Dezesseis pilastras guarnecidas com as armas imperiais, quatro pequenas e doze grandes, nos pontos de ligação e terminação das traves-grades e por sobre as columnas e encostos da ponte servem de apoio a 16 candelabros de muito gosto com 56 bicos de gaz, assim como também servem de ornamentação à ponte, principalmente pelo estylo magnifico e grandioso de sua execução, sem duvida muito superior a obra que devia ser feita em vista dos desenhos do contrato que, visitando a obra, tivemos vista.

É justo que aqui enumeremos os melhoramentos feitos na execução da obra, em relação aos ditos desenhos. As quatro traves-grades menores correspondentes aos pequenos aos pequenos vãos, os extremos da ponte deviam ser singelas; entretanto para melhor harmonia da obra e mais segurança essas traves, como as grandes, são duplas; aqui houve um accrescimo de material em ferro batido de 15 toneladas inglesas, além da mão d'obra correspondente, etc.

Quatro grandes quartelas em escultura foram colocadas sobre as traves menores para não tornar brusca a transição resultante da differença de alturas dessas traves para as traves grandes.

As varandas que além do corrimão e parte inferior deviam constar de varões verticais, foram melhoradas por meio de curvas a meio comprimento dos mesmos varões, adquiridos assim mais elegância e solidez (REVISTA..., 1865, p. 1).

A reportagem exalta os melhoramentos da ponte e suas técnicas de construção que se adequariam às necessidades impostas pela geografia do local, mas também elogia a parte estética da ponte. Sublinha-se sua ornamentação e o resultado final que extrapolou as expectativas, acabando por congratular os responsáveis pela obra:

Está pois terminada a ponte do Recife, de que tanto necessitávamos, com a dupla vantagem de ser uma boa obra e muito barata, quando se atende ao material: ao material imenso n'ella empregado, ao trabalho de dous anos com grande pessoal; além da desobstrucção do rio dos resto da antiga ponte, que cosumio simultaneamente oito meses, de trabalho, por bastante tempo, de uma barca de excavação.

Terminando essa rápida exposição, é força que pela conclusão de uma obra tão importante felicitemos aos Srs. Empresário barão do Livramento. W. Martineau (engenheiro) ao Sr. W. Rawlison, ajudante do mesmo, e ao Sr. Dr Domingos José Rodrigues, engenheiro do governo, que tanto se interessou e logrou conseguir, atenta a boa vontade da empresa, que a nossa ponte fosse feita do melhor modo possível. (REVISTA..., 1865, p. 1).

Renomeada como ponte 7 de setembro (Figura 9), por decisão da câmara municipal, sua nova alcunha parece não ter travado relação direta de homenagem

com a data da independência do país, que, por coincidência, foi quando ocorreu sua reinauguração.

Figura 9 – Ponte Sete de setembro em 1885



Fonte: LAMBERT, Moritz. Coleção D. Tereza Cristina Maria. Acervo da Biblioteca Nacional.

Figura 10 – Ponte Sete de setembro vista frontal. Cerca de 1880

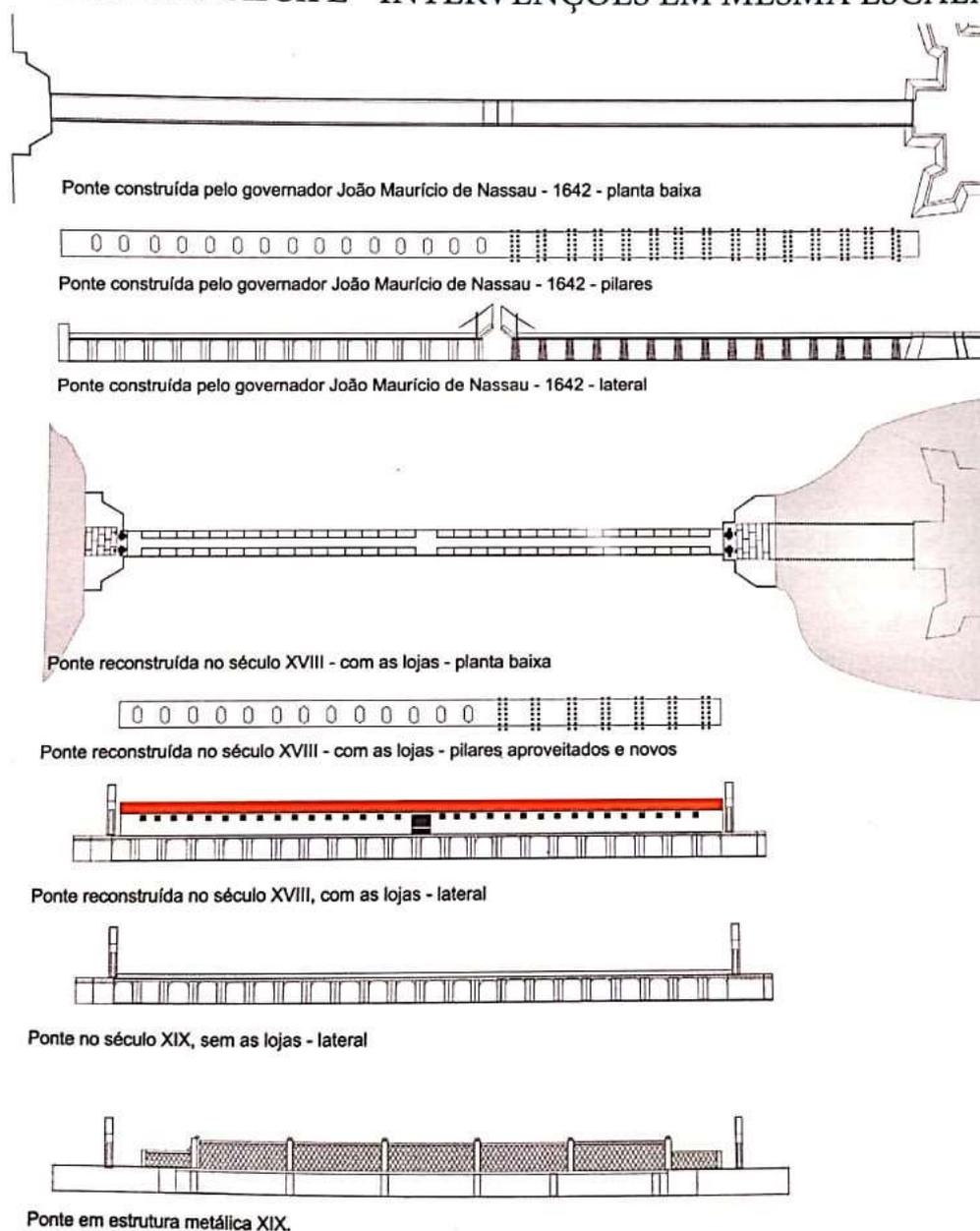


Fonte: LAMBERT, Moritz. Acervo do Instituto Moreira Salles.

A ponte, mais uma vez remodelada, continuava com sua função testemunhal perene. Seu valor histórico se manteve, ainda que as sucessivas alterações, atualizando-a do ponto de vista da técnica construtiva, eliminassem ou deliberadamente substituíssem as estruturas erigidas em momentos anteriores. É por isso que a ponte Maurício de Nassau foi tomada aqui como monumento histórico (CHOAY, 2006), incrustada no centro da cidade ela tem sido muito mais que espectadora da história urbana do Recife, mas sim uma partícipe central.

Figura 11 – Intervenções na Ponte ao longo dos séculos

PONTE DO RECIFE - INTERVENÇÕES EM MESMA ESCALA



Fonte: MENEZES, 2014, p. 25.

Várias mudanças ocorreram até o século XIX, como demonstrado. Materiais, técnicas de construção, ornamentos e inscrições foram alteradas de acordo com as demandas tecnológicas, as necessidades urbanísticas e políticas. Intrinsecamente ligada à história da cidade, a ponte proveu o cenário urbano do Recife de forma singular com sua presença ao longo dos séculos. Criada para ajudar a solucionar problemas graves do meio citadino – habitação, abastecimento de água,

comunicação entre bairros –, passou a marcar de forma irresistível a paisagem do Recife, sendo via central e ponto de convergência de práticas religiosas, comerciais e da convivência entre os habitantes da cidade. Ao longo de seu percurso a ponte Maurício de Nassau foi modificada em consonância com carências e necessidades que o centro urbano apresentava, ganhando cada vez mais predicados nesse processo. Entretanto, também perdeu parte de seus símbolos e funções por conta da variabilidade de formas que o espaço foi pensado no decorrer de seus séculos de existência. Posto o itinerário da ponte em seu contexto, é necessário falar de sua última reforma e como relacioná-la à modernização do século XX do Recife.

4. Modernidade cruzando a ponte

4.1 O contexto nacional e mundial

Com o intuito de analisar o papel da ponte Maurício de Nassau nas reformas urbanas do século XX, primeiro, é necessário explicar o cenário mais amplo em que tais obras estavam inseridas. Pode-se entender melhor seu impacto na via urbana e no imaginário da cidade.

A partir de 1870, com a Revolução Industrial acelerando, há um crescimento sem precedentes na produção capitalista, nas transformações tecnológicas e na expansão industrial. A busca por matérias primas e por um aumento da produção, junto à necessidade de alargamento de mercados consumidores, traz à tona uma nova faceta de colonialismo por parte dos países industrializados. O neocolonialismo fez-se presente de forma direta, como na partilha da África, mas também por meio da manifestação de uma influência econômica e cultural, cada vez mais aprofundada, nos países periféricos. Este seria o caso do Brasil, que começa a ser compelido cada vez mais a uma inserção compulsória no sistema capitalista internacional.

Nas décadas iniciais do século XX, várias empresas e sociedades estrangeiras viram no Brasil um mercado propício para seus negócios. A maioria eram inglesas, americanas e francesas e focavam suas atividades, respectivamente, nos ramos relacionados a serviços urbanos, ferrovias, bancos e seguradoras (LUBAMBO, 1991). A permeabilidade do mercado nacional ao capital estrangeiro lançou as bases para as aceleradas tentativas de urbanização de algumas das principais cidades do país. Essa influência foi notável tanto do ponto de vista econômico quanto cultural. Se a técnica e dinheiro envolvidos nos melhoramentos urbanos advinham do exterior em grande parte, também provinha de fora o modelo cultural e civilizacional a seguir.

É neste ponto que se pode falar do proeminente alcance que as reformas de Haussmann⁸ tiveram na Paris oitocentista. A importância da atuação de Haussmann em Paris levou o modelo adotado por ele a ser exportado mundo afora. Não à toa, a cidade parisiense pode ser classificada como a capital da modernidade (HARVEY, 2015), *vide* seu papel como bússola para as demais cidades que passariam por

⁸ Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) ou Barão Haussmann ocupou o cargo de prefeito do que hoje é Paris entre 1853 e 1870.

processos de reforma e modernização de suas vias e espaços públicos.

Hausman, incumbido pelo imperador Napoleão III de remodelar a cidade, usou a autoridade do monarca para justificar as mudanças que suas reformas trouxeram. Com isso, os planos que mudavam a cidade teriam também um papel político de associar o governo imperial ao novo e melhor modelo de cidade, deixando para trás empecilhos ligados a ideais republicanos.

Ciência higiênica e “cirurgia” eram metáforas poderosas e atrativas. Ao abordar as funções metabólicas da cidade – a circulação de ar, água, esgoto – Haussmann tinha como estratégia representacional torná-la um corpo vivo cujas funções vitais precisavam ser purificadas. [...] as torres de modelo para a triangulação de Paris simbolizavam a nova perspectiva espacial da cidade, assim como obsessão de Haussmann pela linha reta e a precisão do nivelamento dos fluxos de água e esgoto. Mas com já vimos Haussmann também tentou comprazer ao sentimento, e até projetá-lo – daí o elaborado mobiliário urbano (cercas, iluminação a gás, quiosques), os monumentos e fontes (como na Place Saint-Michel), o disseminado plantio de árvores ao longo dos bulevares e a construção de grutas góticas nos parques. Ele procurou reintroduzir o romance nos detalhes de um grande projeto que expressasse os ideais gêmeos da racionalidade iluminista e da autoridade imperial (HARVEY, 2015, p. 347).

Destacam-se alguns elementos presentes na reforma haussmanniana: higienização da cidade, com preocupação com saneamento urbano; reestruturação viária prevendo alargamento de ruas e criação de bulevares; embelezamento utilizando-se de mobiliário urbano e monumentalização da cidade para dar-lhe um aspecto moderno. Este modelo pode ser caracterizado como a modernidade da *belle époque*, em que ocorreu uma priorização do ordenamento, embelezamento e sanitização dos centros urbanos. A *belle époque* pode ser delimitada entre meados do século XIX até a eclosão da Primeira Guerra Mundial, presenciando e incentivando diversas transformações sociais, culturais e tecnológicas. A cultura cosmopolita, que teve seu epicentro em Paris logo mudaria a forma como a *urbe* se apresentaria. Sua influência se alastrou durante a época de prosperidade que a Europa experimentou nesse período. Pode-se entender parte da lógica modificadora do desenho da cidade

Tudo se passa como se as mudanças estruturais da sociedade se refletissem no espaço urbano, que deve agora se distanciar das cidades vetustas do Antigo Regime, com suas ruas estreitas e tortuosas. Um novo modelo de modernidade urbanística se impõe, privilegiando as grandes vias, a circulação dos transportes e dos homens. A reformulação do espaço urbano não se restringe, porém, a Paris; ela se estende a localidades variadas — Lyon, Marselha, Bordeaux (ORTIZ, 1991, p. 21).

Estes pontos são observados, com suas devidas peculiaridades no Brasil e no Recife, quando se assume, aqui, a necessidade similar de construção de cenários

de modernidade (TEIXEIRA, 1994) que dessem vazão aos anseios das elites e do Estado.

Com a república, houve uma mudança na elite política e econômica. Um processo de substituição das elites sociais consagrou o modelo burguês, adotado como padrão social almejado, que tinha a busca pelos ganhos cada vez maiores como preocupação. Daí, uma necessidade de adequação para com o capital e comércio internacional, que visava às demandas desse mercado. Tal período foi marcado por um processo generalizado de modernização das principais cidades brasileiras, que desejavam se inserir no cenário mundial, se adequando às premissas de uma sociedade moderna (LUBAMBO, 1991).

A população brasileira crescia, concentrando-se cada vez mais nos centros urbanos. Cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Belém e Recife, cada qual a seu modo, passaram a reformular as estruturas de seus centros. São Paulo despontava economicamente, devido ao café, que era o principal produto do país. Belém experimentou uma bonança econômica baseada no surto da borracha no começo de século. Já Recife era a principal cidade e porto do Nordeste. Ainda que a região perdesse espaço devido à mudança do eixo econômico para o sudeste do país, o que causava também uma migração regional, a capital pernambucana ainda era uma das mais importantes cidades brasileiras. Com a República dando seus primeiros passos, sentiu-se a necessidade de “embelezar as cidades, para que bem representassem suas funções: cuidar dos edifícios públicos; afastar a pobreza para os novos subúrbios; implementar o transporte coletivo, e construir instituições representativas” (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 326). Nesse cenário, o Rio de Janeiro, enquanto capital federal, despontava como centro comercial, industrial e demográfico do país. Tornou-se o principal exemplo brasileiro de cidade modernizada na tentativa de se assemelhar aos centros europeus.

Foi com esse intuito “civilizatório” que o presidente Rodrigues Alves (1902-06) montou uma equipe técnica para fazer do Rio de Janeiro uma vitrine para os interesses estrangeiros – começava o período conhecido como Regeneração. A comissão responsável pelas obras recebeu poderes ilimitados e estabeleceu um plano com três grandes metas: a modernização do porto, que estaria a cargo do engenheiro Lauro Müller; o saneamento da cidade, de cuja realização se incumbiria o médico sanitário Oswaldo Cruz, e a reforma urbana, que caberia ao engenheiro Pereira Passos, o qual conhecia de perto o projeto para Paris elaborado pelo barão de Haussmann (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 327).

Mais uma vez, puderam-se notar os elementos de sanitização, embelezamento e modernização tão caros a Haussmann e a sua Paris reformada. A

cidade tornou-se um centro cosmopolita sendo porta de entrada para a produção e investimentos europeus e americanos. Houve uma aceleração do ritmo de vida e das atividades humanas, experiência e expectativa tornou-se cada vez mais distanciadas, o que apontou para um regime de tempo (HARTOG, 2015) pautado na ideia de progresso e avanço que levaria ao auge de uma sociedade urbana (LEFEBVRE, 2008). A remodelação da cidade, posta em prática, foi a consagração do progresso como objetivo coletivo fundamental. Uma obsessão da nova burguesia que se materializa nas reformas urbanas.

A velha estrutura urbana passou pela necessidade de se adequar às demandas dos novos tempos. “O resultado mais concreto desse processo de aburguesamento intensivo da paisagem carioca foi à criação de um espaço público central na cidade, completamente remodelado, embelezado, ajardinado e europeizado” (SEVCENKO, 1999, p. 33). O embelezamento da cidade almejava se caracterizar como uma representação de um marco civilizacional, moderno e sanitizado. Reformar era necessário para alcançar tal objetivo.

Vê-se, pois, que as reformas urbanas em questão não só tiveram uma justificativa econômica para ocorrer, mas também foram propulsionadas devido a uma esfera cultural. Existiu, em conjunto com o fator econômico, uma necessidade de ser vista como um dos grandes centros modernos, que pode ser lida desta maneira:

Cidades emblemáticas, como Paris e Londres, resplandeciam no centro de uma estrutura mundial de exploração das classes operárias, das massas camponesas e das populações localizadas nas áreas coloniais, ocupando o lugar mais alto nesse mapa-múndi da civilização. Ali as elites brasileiras foram embebedar-se das essências finais da civilização e com suas imagens radiantes. Dessas fontes redentoras, inclusive, absorveram os fundamentos ideológicos da luta pela emancipação dos vínculos coloniais, rompendo um passado cuja lembrança no período em exame, tentavam esconjurar (ARRAIS, 2004, p. 13).

Tendo em mente esse contexto, não é de se estranhar que o Recife também tivesse sua própria reforma. Uma cidade com vários séculos de existência e com grande presença da estética colonial em suas áreas centrais, passou a avançar incisivamente na adequação aos modelos citadinos vigentes.

4.2 Uma imagem do Recife moderno

Tomando as observações de Diniz (1999), a cidade do Recife, durante o século XX, passou por quatro períodos de urbanismo moderno: 1 - ligado às

reformas portuárias que se estenderam para o bairro de nome homônimo à cidade, indo até meados dos anos 10; 2 - fase que ocupa boa parte dos anos 20 com a expansão da malha urbana e incrementos urbanísticos; 3 - Uma terceira fase que adentra nos anos 40; 4 - e a derradeira fase que se encaixaria de fins dos anos 50 até meados dos anos 70. Portanto, é na primeira fase de modernização que recai a atenção desse trabalho.

A partir de 1909, o Recife passou por uma série de reformas urbanas. Tais mudanças iniciaram-se por conta das obras do porto da cidade, mas levaram a uma completa reformulação do bairro homônimo. Este momento pode ser classificado como algo que “ocorreu entre 1909-1915, com um amplo programa de obras que procurou sanear a cidade, equipar o porto e dar um caráter parisiense ao bairro portuário, o bairro do Recife, além de incrementar as ações higienistas” (DINIZ, 1999, p. 141). Destinchando a afirmação, pode-se contextualizar melhor o cenário em que a reforma da ponte Maurício de Nassau se insere.

O corte temporal é o período entre 1913 e 1920. O intervalo de anos marca as últimas modificações de grande monta que a ponte Maurício de Nassau sofreu. Em 1913, ocorreu a demolição do Arco da Conceição, com o Arco de Santo Antônio seguindo o mesmo destino em 1917 em conjunto com a mudança na estrutura da ponte em si. O processo de remodelação terminou em 1920, quando foram colocadas as estátuas nas colunas nas margens da ponte. Portanto, última reforma realizada na ponte Maurício de Nassau na primeira fase de urbanização modernizante que a cidade presenciou, por consequência das mudanças que se deram no porto e arredores do bairro do Recife. As reformas eram justificadas pelo contexto da época

[...] pode-se afirmar que o período que se estende da segunda metade do século XIX até a consolidação efetiva da República no País, foi marcado por uma total reestruturação social. De um lado, foi à firme penetração do capital estrangeiro, de outro, a tomada de novas relações entre o Estado e o capital nacional. Para tanto, sem dúvida, existiu todo um suporte ideológico dinamizado pelos aparelhos hegemônicos, através de suas representações intelectuais, para tornar legítima a intervenção do Estado que se fazia necessária a partir de então (LUBAMBO, 1991, p. 43).

As mudanças também faziam sentido numa cidade que tentava várias afirmações em nível nacional: política, tentando manter seu papel de destaque não só em nível regional, mas também nacional, no recente cenário republicano; econômica, visto que o tradicional porto da cidade necessitava ser reestruturado, mas também uma afirmação no nível cultural e simbólico, pois para a *urbe* chegar

aos seus desígnios deveria ingressar na ordem civilizacional manifesta, deveria tornar-se uma cidade moderna. É nesse entremeio de justificativas que se situava o papel das elites recifenses e do Estado como propulsores das reformas, ratificava-o de um processo de modernização que ocorria no restante do país, uma espécie de corrida que desejava como prêmio o enquadramento na modernidade ocidental.

As obras da ponte ocorreram como um passo subsequente das reformas que aconteceram no bairro do Recife como um todo. O porto da cidade tem papel imprescindível na empreitada reformadora. Reformou-se o porto da cidade para que se encaixasse no que as trocas comerciais demandavam, e foi adotado um ideal urbanístico que desejava abandonar o traçado colonial. Dessa maneira, a cidade estava apta ao progresso e ao modelo de civilização em voga, que pregava o embelezamento, ordenamento e higienização. A influência da *belle époque* europeia que agiu então, na medida em que esta seria o referencial cultural. Para tanto,

Era necessária, segundo a ótica das elites locais, uma nova imagem para a cidade. Assim, seria possível atrair para a Região, além de investimentos, uma parcela de progresso e modernidade, como a que já chegara à Capital Federal.

Com este propósito, não faltaram justificativas para tamanho empreendimento. Era evidente o anacronismo da velha estrutura urbana, diante da demanda dos novos tempos. As ruas estreitas e desalinhadas dificultavam o acesso ao Porto e aos ramais ferroviários. [...]. Ainda como justificativa serviu a oportunidade do projeto nacional de modernização dos portos e ferrovias, que contemplou entre outros, o Porto do Recife. O projeto de melhoramentos daria à cidade um Porto moderno e equipado, ao qual deveria se atrelar uma cidade nova, moderna e limpa (LUBAMBO, 1991, p. 20).

Sendo assim, existia um imaginário de cidade moderna que dava conta de justificar as bases para as práticas modernizantes executadas na reformulação cidadina. Este imaginário, compartilhado pelas elites, serviu como catalisador para que a reforma fosse além de uma simples modificação do porto. Era importante que o bairro do Recife fosse atualizado com aquilo que de melhor a modernidade podia oferecer a uma cidade. As estruturas urbanas e edificações deveriam refletir os ares modernos que se perseguiram, desta forma

[...] com mais propriedade, o fato de que o ideal de modernidade quase sempre se reduzia a uma imagem que traduzisse sua intenção. Vale dizer, acima de tudo importava construir uma atmosfera, um cenário que bem comportasse o novo Ser que estava a surgir. Daí a suprema valoração dos signos externos denotadores de determinada condição; vale dizer, do seu caráter ornamental e ostentatório. Mais que construir uma cidade/sociedade moderna importava construir a imagem de uma cidade/sociedade moderna (TEIXEIRA, 1998, p. 3).

Ao menos desde 1887, já haviam planos de intervenção para modificar o

bairro do Recife. Previam-se criações e alargamentos de avenidas, demolições que possibilitassem uma melhor ligação do cais com as linhas férreas, e também um redesenho do plano urbano para algo mais moderno (LUBAMBO, 1991).

Pode-se utilizar aqui a noção de destruição criativa (HARVEY, 2015) para refletir sobre se a transformação da esfera urbana já se encontrava incubada na esfera do simbólico, antes até de ser posta em prática e alterar fisicamente a ordem social existente. O momento foi de ruptura intensa com as formas coloniais, já que se via a necessidade de um salto não só estético, mas também qualitativo no espaço da cidade.

Uma leva de melhoramentos é realizada. Afinal, para que se passasse por cidade moderna Recife deveria abandonar algumas de suas características então consideradas ultrapassadas. O processo de melhoramento levou entre outras coisas à sanitização da cidade, alargamento de vias visando o incremento do tráfego, derrubada de estruturas coloniais, importação e construção de estruturas ligadas ao modelo de modernidade estrangeiro almejado.

[...] todos os elementos necessários para dotar uma cidade dos padrões da modernidade então almejada. A uma modernização das instalações e equipamentos portuários de inestimável importância para a manutenção e ampliação do fluxo comercial com os mercados externos (a bem da verdade, tratava-se quase que exclusivamente de uma adequação às novas condições técnicas que presidiam a realização do comércio internacional, cujos navios e volume de mercadorias transportadas exigiam instalações compatíveis), associava-se toda uma série de medidas destinadas a combater inaceitáveis condições sanitárias da cidade, juntamente com uma remodelação das feições arquitetônicas/urbanísticas da mesma – capazes de retirar-lhe qualquer vestígio de um acanhado burgo colonial, e revesti-la, contrariamente, dos inequívocos signos definidores de uma metrópole moderna (TEIXEIRA, 1994, p. 8).

Esta impressão pode ser observada no apoio público que as reformas angariavam. Para além da classe política e econômica mais poderosa, – a primeira ligada às alianças de Francisco de Assis Rosa e Silva, político pernambucano mais proeminente da época e a segunda sendo uma elite açucareira e comercial que desde a muito se propagava no Recife – as reformas tanto do porto quanto do centro urbano eram defendidas nos jornais da época e discutidas pelos intelectuais. Desse modo, existia um estímulo a administração pública a dar cabo às mudanças necessárias na centralidade urbana do Recife. Como pode ser lido na imprensa da época:

É desanimadora a delonga injustificável na decisão das propostas para as obras de melhoramentos do porto de Pernambuco! Tanto mais que o Congresso não se dissolveu sem armar o departamento de Obras publicas de amplíssimos meios para, sem hesitações, prover a essa necessidade, ha

tanto tempo reclamada e que com censurável falta de patriotismo tem até hoje sido descurada! As docas do Recife, principalmente a doca transatlântica, que será o kilometro de cães, com oito metros de profundidade em águas mínimas, desde as proximidades da estação da Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro até junto ao edificio Associação Commercial, constituem na hora presente, um elemento continental de progresso! Não aparelhar o extremo oriente de toda a terra americana, com os melhoramentos modernos a facilitar tanto quanto possível sua acessibilidade aos transatlânticos que a demandam, quer da Europa, quer da África, tem sido a imprevisão imperdoável de governos mais preocupados com a politicagem do que com a real prosperidade deste paiz. Como atingiremos ao "idéal" hoje tão almejado, da união dos povos latinos dos dois continentes, se o porto de onde se ha de deferir o vôo rápido para alcançar as plagas de além-mar, é um arrecife inhospito?! Como exigir que esses transatlânticos que vêm a America, não escalem todos a África, prolongando assim a travessia se eles ironicamente nos respondem que a primeira terra que aportam, e que é a brasileira, não lhes oferece, por exemplo, os atractivos de uma La Plata, para que elles se dêem pressa em aqui chegar?! Pernambuco tem, como, aliás, quase todas as capitães littoraes do Brazil, pela sua natureza, pelo colear do crystalino Capibaribe, tudo, quanto se possa ambicionar para tornar a sua cidade um centro de actividade humana, disputando neste hemisfério as colossais vantagens que no do norte distinguem Nova York! No bairro de Santo Antonio, onde se estabelecerá a doca de cabotagem, com mais de meio kilometro de desenvolvimento e faixa correspondente de 60 metros de largura, no mínimo, para uma bella avenida, com armazéns e vias férreas, se fará fatalmente florescer um commercio que atingirá rapidamente a taes propoções, que sejam então os transatlânticos que disputem o record em demandar a bella Veneza americana! Accresce que é do Recife, pela sua situação geographica, que há de um dia partir o reseau de chemins de fer, de penetração, cujo tronco irá ao Pacifico... Mas, para começar, nós nos contentamos que o actual governo, em que a Nação justificadamente deposita as suas maiores esperanças, solva com a presteza que a própria consciência lhe dictar, o inadiável assumpto das obras de melhoramentos do porto do Recife (GOMES, 1903, p. 1).

Essa interpelação reproduzida no Diario de Pernambuco, jornal pertencente a Rosa e Silva, advém originalmente de artigo reproduzido no Jornal do Commercio de duas semanas antes. Não se pode alegar que a defesa editorial das reformas fosse justificada meramente por conta da posse do jornal por Rosa e Silva. Na mesma época, outros meios jornalísticos também se pronunciavam favoravelmente as intervenções urbanísticas, ainda que se pudesse utilizar tom distinto, como se relata abaixo:

E porque entendemos que isso é necessário – tal é o interesse em que temos o desenvolvimento social, econômico e administrativo das cidades que fazem parte do nosso território – julgamos dever apontar, em primeiro lugar como causa predominante da decadência do Recife, os melhoramentos do seu porto, sempre aliados e que, cada vez mais, se impõem pelas condições atrazadissimas e verdadeiramente perigosas em que é ali feito o serviço de embarques e desembarques de passageiros e mercadorias. Em segundo lugar, apontaremos a falta de uma orientação firme e positiva, da parte dos lavradores do estado, acerca de seus futuros destinos e por ultimo, com a máxima franqueza, indicaremos de alguns anos, concorreram e concorrem poderosamente para essa decadência. As obras de melhoramentos do porto vêm sendo reclamadas desde 1876 e

embora de todos reconhecida a sua imperiosa necessidade, até hoje o estado tem clamado no deserto, sem que a União se mova em favor de tão justa quanto inadiável pretensão. Pela sua posição geographica, constituindo escala obrigatória para a navegação interoceânica, principalmente para as linhas que fazem a travessia da Europa ao nosso continente, o porto do Recife, por ser o primeiro da costa do Brasil em que ancoram os grandes transatlânticos devêra merecer sempre, desde longos anos o maior cuidado da parte do governo federal. Para elle deferiam convergir de preferência as atenções da União afim de melhor impressionar os estrangeiros que, vindos do velho continente, visitam o primeiro porto brasileiro. Além disso, conviria melhorar as condições actuaes d'aquelle porto para satisfazer o amor próprio e o orgulho pátrio dos nossos compatriotas que, regressando á terra onde nasceram, conseguiram vel-a representada por uma das mais belas cidades do continente. O governo da União que tantos sacrificios exige dos pernambucanos, como, aliás, de todos os brasileiros, bem podia e está no seu dever de fazel o, accorrer em auxilio d'aquelle estado, promovendo a realisação dos melhoramentos de que o seu porto necessita para o seu maior desenvolvimento econômico (CIDADES DECADENTES, 1904, p. 5).

As duas matérias têm em comum o tom de apelo ao Estado frente a uma inoperância relativa à aprovação e ao andamento das reformas. Do mesmo jeito, pode-se ver a preocupação da primazia que o porto do Recife deveria assumir no comércio exterior e no turismo. Fica patente o desejo cosmopolita de aproveitar uma potencialidade que o Recife tinha em relação às demais cidades do país, para ser um centro urbano integrado com o “velho continente”. O discurso é todo pautado na direção Europa-Recife, pensando em atender às demandas exógenas geradas por esta relação, e deixando as especificidades e resultados para o espaço do Recife em segundo plano. A questão da nação aparece apenas num apelo a um patriotismo evocado para defender as reformas, já que estas se provavam essencialmente necessárias.

Num cenário majoritariamente favorável, as obras do porto são finalmente aprovadas em 1907. Houve a criação da Subcomissão da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro que ficou responsável por fazer os estudos relacionados à execução das obras, sendo os planos para estas aprovados ainda no mesmo ano, seguida de abertura de edital para sua realização em dezembro (LUBAMBO, 1991). A proposta vencedora incluía, além da readequação do cais, as demolições de edifícios ao longo do bairro, abertura de avenidas radiais e alargamento de vias. Assim, é possível ver que a intersecção entre reformar o porto e o bairro nunca foi mera casualidade.

A concepção da Reforma Urbana para o Bairro do Recife “evoluiu” da simples conveniência em se abrir a Avenida do Cais, para uma “justificada” necessidade de se reconstruir uma parcela da cidade. Verificou-se um aumento progressivo das áreas incluídas, a cada proposta, correspondendo, possivelmente, a uma diversificação, cada vez maior, dos atores envolvidos (LUBAMBO, 1991, p. 102).

Ordenar a centralidade urbana tornou-se mister para o momento em questão. Não à toa que, concomitantemente aos planos de reforma do bairro e do porto, também era posto em prática o Plano de Saneamento capitaneado por Saturnino de Brito. Mirava-se com esse plano a implantação de sistema de esgotos e saneamento, bem como de abastecimento de águas. O espaço público passava por um processo de disciplinarização, no qual a meta era melhorar os níveis de salubridade. Desse modo, a tríade: sanitização, embelezamento e modernização eram postas em prática pra moldar a nova cidade que se desejava.

Ao final da reforma, elementos centenários do espaço público, como os Arcos e a Igreja do Corpo Santo, foram demolidos. Várias áreas sofreram desapropriações ou simples expulsões, com um foco especial para os sobrados que tanto marcavam a região quanto eram símbolo de uma ocupação territorial eleita como arcaica e não adequada aos novos critérios higiênicos e estéticos. Após as intervenções, a estrutura legada à cidade era um plano espacial convergente para o centro do Recife. Caracterizou-se, assim, uma distribuição axial que tinha no porto o ponto de confluência para onde as rotas da cidade apontavam.

A estrutura urbana do Recife, que pode ser claramente percebida no início do século 20, era definida: a) pelo porto e todas suas atividades complementares concentrados no bairro do Recife; b) pelo núcleo central, densamente edificado, nos quais se concentravam o comércio e a administração pública, composto pelos bairros de Santo Antônio, São José e parte do bairro do Recife, além do bairro da Boa Vista, com uma densidade menor e uso predominantemente residencial; c) pelos núcleos periféricos originados das antigas povoações dos engenhos, aos poucos incorporados pelo crescimento do centro, como Torre, Madalena, Casa Forte, Monteiro, Apipucos, Dois Irmãos, Beberibe e Jiquiá. Estas povoações ligavam-se ao centro urbanizado através de uma série de estradas carroçáveis que se tomariam, posteriormente, as principais vias da cidade (DINIȚ, 1999, p. 142)

Não surpreende que, já em fins dos anos 30, o bairro do Recife tenha passado a abrigar o Marco Zero da cidade, afinal foi dessa região que a vila que daria origem a capital surgiu. Irradiando deste local partem respectivamente as avenidas Rio Branco, Marquês de Olinda e Alfredo Lisboa (Figura 12) moldados sob a atuação dos planos de melhoramento do porto.

Figura 12 – Bairro do Recife e suas avenidas radiais



Fonte: <<https://tinyurl.com/yy4c8a2g>>. Acesso em: 23 out. 2019.

O novo arranjo, que tentou substituir o antigo pelo moderno, promoveu a continuidade de escolhas ligadas a uma arquitetura historicista. Este perfil estético já tinha penetração na cidade desde meados do século XIX durante as reformas postas em prática pelo Conde da Boa Vista, pois a paisagem urbana, emoldurada pelas edificações que se construíram, também deveria dar testemunha de uma atualização de conceitos e práticas. Foi assim que “parte do tecido urbano colonial se afrancesou pela abertura de largas ruas, o que resultou na superposição de distintos tecidos, ou na substituição daqueles mais antigos” (REYNALDO, 2017, p. 33).

Exemplo de tal feito é o prédio da Associação Comercial de Pernambuco (ACP) (Figura 13) que se encontra até hoje na Praça Rio Branco, de frente, estrategicamente ao Marco Zero. A ACP foi uma das maiores defensoras das reformas urbanas, dando exemplo do fascínio que as elites da cidade sentiam pela modernização seu edifício-sede foi construído em 1915, justamente durante as remodelações do bairro do Recife, e, com a sua arquitetura eclética, desejava passar a imagem moderna de uma nova cidade que se erguia (TEIXEIRA, 1994).

Figura 13 – Prédio da ACP visto da Praça Rio Branco



Fonte: <<https://tinyurl.com/yymzlyr>>. Acesso em: 26 out. 2019.

Assim, a construção da imagem de modernidade seguiu utilizando-se da nova roupagem aventada. Como consequências diretas das mudanças no centro urbano estão não só a transformação estética que colocava em prática os discursos acerca da modernização, mas também alterações nos usos do bairro. Já foi exposto que o bairro do Recife foi o local onde se originou o aglomerado urbano inicial da cidade, concentrando nele os pontos de habitação e as zonas de interação pública desde sua origem. Principalmente após o período holandês, com o incêndio de Olinda, tem-se uma concentração populacional intensa nesse local, o que, junto às demandas comerciais sempre ligadas ao porto e às freguesias religiosas compunham uma região movimentada, caracterizando-se por ser a centralidade urbana da cidade. Estes atributos permaneceram até o século XX, entretanto, após as reformas nos anos 10, alguns aspectos foram drasticamente alterados.

É neste ponto que se deve ressaltar uma marcante característica no processo de modernização, não somente da cidade do Recife, mas dos centros urbanos do Brasil e até mesmo da América Latina que passavam por transformações similares. A questão é que a higienização e sanitização as quais a *belle époque* era tão afeita tinha influência não só na questão do espaço em sentido mais restrito, relacionado ao ordenamento físico, linear e à limpeza da cidade, mas também agia

sobre os costumes e pessoas.

Com a adoção dos novos hábitos estrangeiros, foram novas modalidades de discursos, de comportamentos, de vestuários, etc., foram incorporadas ao cotidiano urbano abalizando uma divisão maior entre o espaço público e o privado, onde o primeiro destes deveria passar por um processo de “educação” normatizando-se seus usos e comportamentos, e o segundo funcionaria como berço para o desenvolvimento de uma sociedade “civilizada” (SILVA, 2011, p. 216).

Esse processo, que se acentuou no século XX com a mudança de regime para a República, levou tanto os cenários coloniais como os hábitos e costumes populares, agora tidos como arcaicos, a serem menosprezados por parte da opinião pública e do Estado. Ao se tentarem emular, não necessariamente sendo bem-sucedido, as cidades europeias tanto os elementos da paisagem que se tornavam indesejados deveriam sumir das vistas, mas também as classes sociais inadequadas aos ambientes impolutos que se levantavam.

Essas transformações começaram a surgir na cidade do Recife ainda no alvorecer dos oitocentos, não só pela influência exercida pela Corte estabelecida no Rio de Janeiro, mas também e principalmente pelo convívio constante entre estrangeiros (ingleses e franceses, entre outros) e os comerciantes locais, os políticos, os senhores de engenho etc., levando alguns desses componentes das classes dominantes a se confrontarem com uma realidade sociocultural diferente desencadeando nesse grupo uma busca pela adequação e equiparação ao novo contexto social europeu baseado na sociedade parisiense e seus conceitos de civilização e modernidade. [...], preservando o mais importante para essas pessoas: as estruturas de poder (SILVA, 2011, p. 216).

Sendo assim, pode-se dizer que a modernização, posta em prática nessas cidades, era excludente, seus frutos podendo ser aproveitados apenas por uma parcela da população. Nesses moldes, este tipo de urbanização levou as cidades da América Latina, que passaram pelo processo de modernização no século XX, a serem cidades modernizadas, mas não modernas, visto que as práticas modernizantes instauradas nelas foram acompanhadas de elementos de exclusão social (PARREIRAS, 2001).

Aqui, no Recife, pode-se constatar essa característica com a expulsão de parte da população do centro da cidade durante as reformas. Um local que antes tinha uma grande quantidade de habitantes se viu esvaziado de moradores, devido às desapropriações realizadas para dar cabo das obras. Lembrando que parte das desapropriações ocorreram sem direito a indenização por conta da justificativa da sanitização do espaço público. Essas atingiram principalmente as construções de classes mais baixas que foram derrubadas “sob a alegação de ‘insalubridade’,

periculosidade, ou 'desagradável impressão' (no caso, dos mocambos), tanto pela Prefeitura, quanto pela Repartição de Saúde Pública do Estado" (LUBAMBO, 1991, p. 124).

Principalmente os habitantes de baixa classe social se viram sem acesso aos novos terrenos, o que os levou a migrar para bairros contíguos da cidade, numa tentativa de não se afastarem tanto do centro da *urbe*. Isso acarretou ao fato de que "dos bairros da primeira urbanização do Recife, apenas o de São José apresentou um crescimento residencial positivo, da ordem de 33,41%, ao absorver parte da população da área da reforma urbana do recinto portuário" (REYNALDO, 2017, p. 130).

A venda dos novos terrenos disponíveis após as desapropriações e reformas favoreceu uma lógica de ocupação que dava acesso apenas aqueles de melhor poder aquisitivo. Houve uma revisão dos lotes das terras, valorizados após a reforma, sendo diminuídos em quantidade e tornando-se maiores em áreas. Dessa forma, eram dispendiosos demais para parte dos residentes e pequenos comerciantes locais que se viram apartados da região. Somado a isso, ainda haviam pré-requisitos a cumprir caso se comprasse um dos terrenos disponíveis, como um prazo máximo para dar cabo das construções que se desejasse fazer no local, assim como uma altura mínima de construção de 7 metros para o que quer que fosse erigido no terreno recém adquirido (LUBAMBO, 1991). Desse modo, reforça-se que a modernização não era para todos, mudando os usos do bairro do Recife:

A reforma urbana decorrente das obras de melhoria do porto do Recife, executada a partir de 1909, propiciou a localização e a instalação de novas funções públicas, agências internacionais de importação e exportação, bancos e seguradoras.

[...]

O centro financeiro do Recife resultou da reforma urbana do bairro portuário. [...]. Indubitavelmente, parte do incremento da centralidade no Recife estava garantida pela resposta que o capital financeiro nacional e internacional deu ao novo solo urbano ofertado pela reforma urbana (REYNALDO, 2017, p. 130-131).

O bairro do Recife perdeu então sua característica residencial, fato observável até os dias de hoje, em que a localidade segue sendo parcamente habitada. Junto a essa questão da ocupação do solo podem ser observados outros aspectos que marginalizavam ainda mais classes menos favorecidas. Estes fatores se adequam a lógica modernizante implantada na cidade.

Há em tudo isto, na pertinaz intenção de excluir os negros, os pobres em geral, os menores de rua, etc, um certo substrato higienizador: precisava-se

limpar a cidade desses elementos perniciosos. Mas há também, por trás da operação de limpeza, a perspectiva de que com isso a cidade se mostre mais bela. São, assim, medidas que se adequam muito bem ao intuito de remodelar a cidade, embelezá-la, civilizá-la. E cidade civilizada é cidade moderna, aberta ao progresso, que se identifica com os emblemas da modernidade, fossem eles quais fossem (TEIXEIRA, 1994, p. 62).

Este era o cenário das primeiras décadas no Recife. Uma cidade que pretendia acelerar seu projeto de modernidade, passando por isso por um processo intenso de modernização. Portanto, excluindo da esfera central não somente as construções que não mais se adequassem a esse ideal, mas também os hábitos e costumes, e, por conseguinte, certos tipos de pessoas, que destoassem das incitativas modernizadoras.

A ponte, tomada aqui com objeto de estudo, é modificada nesse contexto reformador e modernizador. Refletir sobre as transformações que ela sofreu entrega justamente parte desse processo de modernização. Diante disso, toma-se como material de análise deste momento de transição da paisagem urbana da cidade a ponte Maurício de Nassau. Dissecando a sua estrutura formulasse uma observação acerca das mudanças e permanências no que tange às escolhas relacionadas à modernidade do começo do século XX. Isto posto com a premissa de historicizar uma parte da dimensão urbana da cidade do Recife.

4.3 O “Embelezamento” da Ponte

Ao término da reforma de 1917, não só a ponte havia sido reestruturada, mas também seu entorno já tinha sofrido mudanças. Tal fato se exemplifica com as derrubadas dos arcos que margeavam a ponte, construções que datavam do século XVII, e que, no período colonial, faziam, às vezes, de portas de entrada para cidade. Após a expulsão dos holandeses, tais arcos acabaram ganhando uma simbologia religiosa, sendo nomeados de Arco de Santo Antônio e Arco da Conceição e ganhando imagens homônimas instaladas em suas estruturas. O Arco da Conceição ganhou também uma capela em sua estrutura. Tais edifícios tiveram somados à sua importância de estrutura norteadora da malha urbana – e marcos arquitetônicos – a atribuição de valor do ponto de vista sacro.

Vale lembrar que o sagrado e o traçado urbano português são bastante entrelaçados. Como exemplo, pode-se notar que a urbanização portuguesa nas colônias tinha nas igrejas e seus pátios um ponto de partida, diante do qual se organizavam os arredores (REYNALDO, 2017). Assim, as igrejas agiam não só

como locais de onde se partia para uma promoção do catolicismo nas Américas, mas também, como o foco inicial de ocupação mais organizada que ajudava a marcar o restante da *urbe* que viria a se formar ao seu redor. A demarcação do território e seus elementos com nomes que evoquem figuras católicas acabam por ter essa dupla função: a simbólica e a física.

Os arcos têm, desde sua fundação, uma relação contígua com o desenrolar do espaço público. Portanto, através de suas relações com o núcleo citadino, no qual eles se inserem, pode-se inferir nuances do percurso histórico da cidade e de suas formas urbanas. Aqui, se entende espaço público como um ambiente onde regras de convívio, hierarquias e normas simbólicas confluem. Um palco para as relações sociais, que se modificam de acordo com a estrutura urbana do momento histórico (ALBUQUERQUE, 2006). As permanências e rupturas relativas aos usos do espaço público, bem como suas apropriações socioculturais, também podem ser entendidas através de uma análise das atitudes em volta da paisagem da cidade.

Para dar conta da reforma do século XX da ponte Maurício de Nassau, necessita-se olhar para o ano de 1913. Naquele momento, as reformas do porto e bairro do Recife já estavam sendo postas em prática. Os mocambos e habitações insalubres na área central tinham vindo abaixo e começava-se a instauração de uma nova paisagem urbana pautada em prédios de estilo arquitetônico ligados a uma estética estrangeira onde se podia observar que

o estilo neoclássico e o ecletismo francês converteram-se no repertório tipológico das novas construções, ao tempo que avenidas de notável largura passaram a contrastar com a trama viária colonial de dimensão reduzida, construindo uma nova hierarquia sobre o tecido urbano existente (REYNALDO, 2017, p. 33).

Ainda em 1913, abriu-se edital de concorrência para realização de alterações na ponte Sete de Setembro. Sua estrutura já vinha há algum tempo necessitando de reparos, mas foi a partir da atuação da Pernambuco *Tramways* que a intenção de reformar a ponte ganhou impulso. *The Pernambuco Tramways & Power Company Limited* foi uma empresa inglesa que atuou na implantação de bondes elétricos na capital pernambucana. A instalação de tais serviços foi mais um dos pontos de aceleração do processo de modernização do Recife, contribuindo para a mudança da estrutura viária. Como o caminho que passava pela ponte Sete de Setembro era um dos principais da cidade, não é de se estranhar que contasse com a necessidade de efetivação de uma rota para os novos meios de transporte. Vale lembrar que a ponte levava à Avenida Marquês de Olinda, uma das avenidas transformadas pela

reforma urbana, e radial direta para o interior do bairro do Recife (DINIZ, 1999).

Nesse cenário, o então diretor da Diretoria de Obras Públicas, o engenheiro José Apolinário de Oliveira, relata a participação da *Tramways* na questão da reforma da ponte em dois momentos: em artigo de sua autoria publicado no *Jornal Pequeno* em 16 de março de 1917 e no “Relatório de construção da ponte sete de setembro”, redigido para prestar contas para a Secretária Geral de Pernambuco. O documento oficial repetiu a matéria exposta na imprensa, que era mais detalhada em relação ao imbróglio para o começo das reformas da ponte. Entretanto, o relatório final apresentado é adicionado a outras informações de cunho mais técnico, tais quais: tipos de materiais utilizados, dimensões da ponte e técnicas empreendidas. Bem como, apresenta o percalço da construção em seus pormenores.

A necessidade de reformar a ponte Sete de Setembro, assim como as demais do centro da cidade, aparecia regularmente na imprensa da cidade, sendo acompanhadas por cobranças e sugestões. Como exemplo, tem-se os vários artigos escritos pelo jornalista Eduardo de Moraes no *Jornal Pequeno* e na *Província*, tratando sobre as “substituições das pontes” e acompanhando de perto o andamento das negociações, licitações e efetivação das obras. Em trecho de seu escrito em 1914, falou sobre a obrigação de se intervir nas pontes e de como a parceria com a Pernambuco *Tramways* poderia ser interessante:

É evidente que a reconstrução da ponte 7 de Setembro importa em sua substituição. Teremos, pois, ponte nova de acordo com as exigências do tráfego.

[...]

A oportunidade é ótima. O governo tem actualmente um socio que também contribuirá pecuniariamente para este fim, ao passo que mais tarde lhe caberá exclusivamente a despesa. É certo que a Pernambuco Tramway and Power é obrigada a reforçar as pontes e a isto não se negará, mas isto não resolve senão quanto á segurança das pontes, mas não quanto á facilidade para o tráfego, sempre crescente. Hoje mesmo já se sente quão estreitas são as referidas pontes e á Companhia não competirá de certo substituil-as por outras que satisfaçam as necessidades publicas. Nem se diga que as condições financeiras do estado não permitem se cuide desse negocio, pois são as mais lisonjeiras possíveis. Confiamos, exm. Sr. governador, que v. exc. julgue procedente a nossa alegação, não hesitando em dotar esta cidade destes melhoramentos comprovando ainda lima vez o seu interesse pela causa publica (MORAES, 1914, p. 1).

Um misto de interpelação, cobrança e reconhecimento dos atos do Estado é recorrente na mídia em relação às obras das pontes, e, como a situação de deterioração da estrutura viária prosseguiu por conta da demora do governo do estado em iniciar a reforma, também as críticas nos jornais perduraram:

Dão nos os jornaes matutinos a noticia de ficar suspenso, até segunda

ordem, o tráfego de pedestres e viaturas pela ponte 7 de Setembro, em vista do péssimo estado em que se acha. Ha mais de dois anos fizemos sentir que aquella ponte já não oferecia segurança, o que foi posteriormente confirmado pelos ilustres drs, Eugenio Gudin e José Apolinario, director das obras publicas (MORAES, 1916, p. 1).

José Apolinario escreveu uma série de 3 artigos no Jornal Pequeno dando conta da reforma da ponte Sete de Setembro, por conta das críticas referentes à condução do processo das obras e aos seus custos. Devido a isso, o engenheiro diretor sentiu a necessidade tanto de prestar contas à sociedade quanto de garantir sua conduta ilibada a frente do processo. Feito o preâmbulo contextualizador, o relato do engenheiro começava

Em fins de 1913, fazia a Pernambuco Tramways o assentamento de suas linhas, quando teve de olhar para a ponte 7 de Setembro pela qual tinha e tem a obrigação de passar linhas electricas. Após os estudos que julgou conveniente fazer na actual ponte, o diretor da Pernambuco Tramways dirigiu, em 4 de dezembro de 1913, ao então dr, secretario da indústria, um officio “os reparos nas condições precisas montavam pelo orçamento da companhia a 180:000\$ e diante desse algarismo, da importância da ponte, de sua falta de largura, de aspecto inesthetico em face da avenida Marques de Olinda, do facto de ser uma ponte de ferro, etc., parecia lhe lamentável empregar-se tão elevada somma em concertar uma velha ponte, sendo preferível entrar a companhia com uma quota na citada importância, para construcção de uma nova ponte que viesse satisfazer a necessidade do tráfego do cidadão” Assim submeteu na mesma ocasião á apreciação do governo de então o projecto para uma nova ponte (OLIVEIRA, 1917, p. 1).

A *Tramways* viu uma oportunidade de mercado e decidiu fazer uma oferta ao poder público. Foi o início de uma série de propostas e contrapropostas tratando de negociações para como poderia ser levado a cabo a reconstrução da ponte. Os valores em cada uma das negociações são explanados por José Apolinario, numa tentativa de mostrar que o mais vantajoso para os cofres públicos estava sendo feito. Uns dos pontos a se considerar, entre as justificativas elencadas pela *Tramways* para uma remodelagem da estrutura viária em questão, estavam a “importância da ponte” e o seu “aspecto inesthetico”. O que deixa transparecer que não somente a relevância da ponte para o cenário urbano, mas também a imagem que ela deveria ter, eram fatores essenciais a serem levados em conta. Aspectos observados pelo próprio José Apolinario ao observar que:

A ponte de que se trata, constitue a mais importante e mais rápida comunicação entre o porto do Recife e o centro da cidade e o seu mau estado exige, com excepção dos pilares e encontros, completa reconstrucção, dando se-lhe mais largura e melhor aspecto, de acordo com o embelezamento da cidade, maximé ficando ella em seguimento á avenida Marquez de Olinda (OLIVEIRA, 1917, p. 2).

Vê-se que desde a fase de gestação da reforma a preocupação com o fator

“embelezamento da cidade” se fez presente. O fato é um dos pontos de confluência a se observar nas reformas urbanas modernizadoras deste período como um todo. Dessa maneira, a ponte também teve de dar sua contribuição ao projeto de construir uma paisagem moderna para o centro do Recife.

Seguiram-se as negociações entre *Tramways* e governo do Estado, firmando parceria para renovação da ponte, a abertura de dois editais de concorrência para dar cabo ao assunto. Entretanto, sem competidores mostrando o devido interesse, estes são fechados e, em 21 de agosto de 1914, a última proposta feita pela *Tramways* é aceita. A companhia acaba por desistir do negócio, devido a dois fatores que encareceram a realização do contrato de prestação de serviço que seria acordado: 1 – a abolição por parte do Estado do “favor de isenção de direitos que gosavam as obras de embelezamento, saneamento e viação das cidades quando feitas por contracto” (OLIVEIRA, 1917, p. 2); 2 – as complicações referentes ao início da Primeira Guerra Mundial que desestabilizou o câmbio, a economia e a produção metalúrgica europeias, encarecendo os preços dos materiais de construção.

Esse insucesso adiou qualquer renovação na estrutura da ponte. Contudo, com o passar do tempo, a situação do passeio da ponte se deteriorou cada vez mais, impedindo a passagem por ela. Fechada para o tráfego, sua funcionalidade primeva inexistia. Com essa necessidade explícita ocorre uma segunda fase no percurso da reformulação da ponte 7 de Setembro. Assim, José Apolinário, a mando do governador Manoel Borba, passa a organizar um projeto de intervenção na ponte, visando sua reabertura. O engenheiro tomou como primeira alternativa checar os custos do anterior projeto apresentado pela *Tramways*. Observou-se que a inviabilidade de tal empreitada estava ainda mais acentuada devido ao câmbio menos favorável em outubro de 1916, por conta da guerra que ocorria no continente europeu. Os materiais como concreto e aço estavam muito encarecidos, e, até mesmo, indisponíveis para transporte, vista a alocação de esforços na indústria bélica pelos países envolvidos no conflito.

Por outro lado, o estado da actual ponte continuava a piorar de modo que, para evitar o possível desastre da queda de alguma viatura ao rio e assegurar melhor o trafego de pedestres a repartição com previa autorização do governador fez retirar todo o soalho da rodagem eliminando assim peso morto da ponte.

[...]

Era urgente uma solução para o caso e diante da cifra por que poderia adir o projecto da Pernambuco Tramways, e este podesse chegar em tempo, nada mais restava do que projectar nova obra, lançando-se mão, tanto quanto possível de materiaes existentes e nosso mercado e se aproveitando o material existente. Só assim se attenderia á urgência e á

economia (OLIVEIRA, 1917, p. 1).

Para tanto, três hipóteses de substituição para a ponte inutilizada foram levantadas por José Apolinário: 1- construção de uma nova ponte utilizando-se das estruturas da ponte preexistente; 2- uma ponte nova com pilares, alvenaria e vigas também novas, e um lastro agora feito em cimento armado; 3- uma ponte totalmente nova, toda feita em cimento armado. Obviamente, o terceiro orçamento era o mais caro e todos estavam inflacionados devido à dificuldade de importar os materiais necessários.

Observa-se que, em nenhum dos orçamentos, estavam previstos os custos para o “aumento e reforço de encontros, desapropriação do Arco de Santo Antonio, obras para embelezamento e despesas de fiscalização” (OLIVEIRA, 1917, p. 1). Vê-se que a prioridade devido à urgência era de ter uma ponte que fosse funcional e que pudesse ser reaberta rapidamente para o trânsito. Ainda assim, havia desde cedo a preocupação de adequá-la à estética do restante do passeio público, mesmo que, para tanto, fosse necessária a destruição de mais um dos símbolos antigos da cidade, o Arco de Santo Antônio. Fala-se em mais um, porque é em 1913 que ocorreu a demolição do Arco da Conceição (Figura 14), localizado no que hoje é a avenida Marquês de Olinda, por sob ele que se passava para atravessar a ponte chegando até a rua 1º de Março onde estava o Arco de Santo Antônio (Figura 15).

O primeiro arco foi demolido logo no início das obras que reformaram o bairro do Recife, uma vez que foi desapropriado junto com a Igreja do Corpo Santo.

Com respeito ao processo de desapropriação da Igreja do Corpo Santo e do Arco da Conceição, foi assinado um acordo para a indenização no valor de quinhentos contos de réis, pelo Bispo Titular Dom Luiz de Brito e os Juizes das Irmandades. Interessante é o fato de ter sido apresentado um “Memorial Justificativo da Sujeição da Igreja do Corpo Santo e do Arco da Conceição à Administração do Governo da Autoridade Diocesana”

[...]

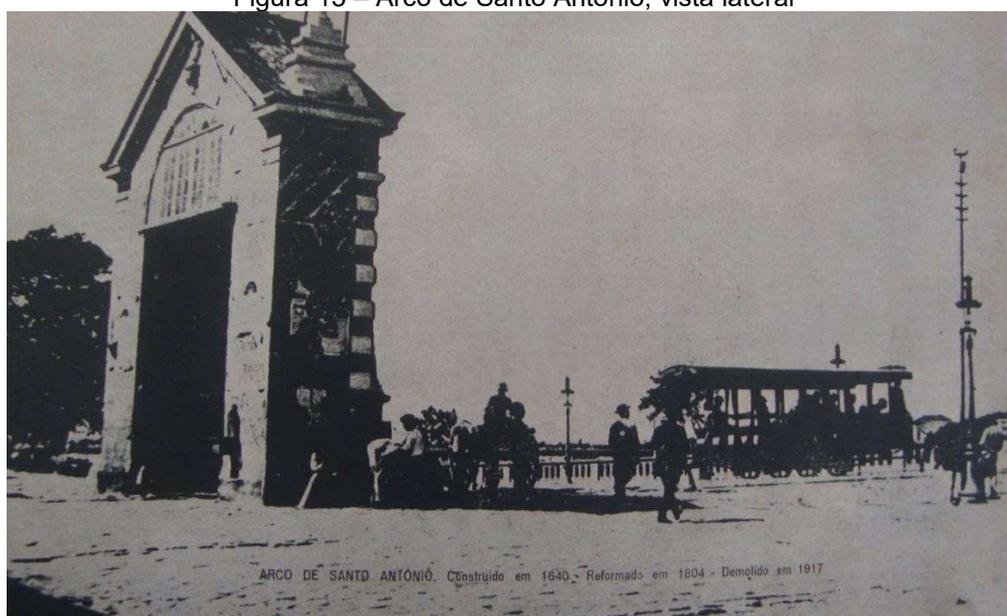
Ao que parece, este memorial afastaria ou tornaria menos convincente qualquer reação ao processo de desapropriação e posterior demolição da Igreja e dos Arcos, que alegasse a propriedade e autoridade pública sobre os mesmos (LUBAMBO, 1991, p. 112).

Figura 14 – Arco da Conceição, vista lateral



Fonte: RENOVAMENTO..., 1911, p. 16.

Figura 15 – Arco de Santo Antônio, vista lateral



Fonte: MEDEIROS, 1995.

A substituição da ponte Sete de Setembro rumava para ser um corolário do que se demonstrava em outras partes da cidade: o paradigma urbanístico estava mudando, trocavam-se alguns símbolos e monumentos para se abrir espaço para um novo traçado, ampliado, embelezado, limpo e modernizado.

Após apresentar seus estudos ao governador, recebendo seu aval, mais uma vez, a Diretoria de Obras Públicas abriu edital para a construção da ponte. Dessa vez, dois interessados apareceram: Lambert Riedlinger e A. F. Barros, cada um com uma alternativa distinta para construção de uma nova ponte, embora ambas estivessem de acordo com o conjunto de exigências do poder público. Sobre a escolha feita entre os concorrentes o diretor das Obras Públicas, relata a predileção manifesta dessa forma:

Embora a proposta Riedlinger, que é de 750:000\$000, pareça a primeira vista ser mais elevada que a proposta A. F. Barros & C^a, que é de 720:000\$000, verifica-se após o exame comparativo que aquela é mais vantajosa que esta por dois motivos:

1^o – A proposta Riedlinger, sendo de 750:000\$000, não aproveita o vigamento da ponte actual que o mesmo engenheiro avalia em cerca de 100:000\$000.

Não é exagerado este valor; mas dando mesmo, ao actual vigamento da Sete de Setembro (que poderá ser aproveitado noutras pontes do interior) o valor mínimo de 50:000\$000, tem -se a proposta de Riedlinger reduzida a 700:000\$000.

2^o – Enquanto a proposta Riedlinger é de uma obra inteiramente em cimento armado, portanto de uma conservação pouco dispendiosa, a proposta A. F. Barros & C^a é de uma obra com vigamento metálico e alastro em cimento armado. Portanto de conservação mais cara (OLIVEIRA, 1917, p. 2).

Agora, finalmente havia um trato selado da parte do governo para com um construtor, sendo ratificado em contrato assinado em 28 de dezembro de 1916. Além do valor do contrato firmado com o engenheiro alemão, o governo ainda teria de despendar mais verba para dar conta da desapropriação do Arco de Santo Antônio. Isso foi rapidamente resolvido já que dois meses depois, em março, a antiga ponte já se encontrava em desmonte e constava “um accordo com o arcebispado para demolir o Arco de Santo Antonio, serviço este indispensável ao embelezamento da obra pela importância de 15:000\$000” (OLIVEIRA, 1917, p. 2).

Por fim, a ponte teve um custo total de 889:000\$000⁹. Somado aos dois montantes já expostos haviam entre outros gastos: 1 - 800\$000 para a demolição do Arco de Santo Antônio e transporte de suas pedras para a Casa de Detenção; 2 –

⁹ Para um detalhamento completo dos gastos e materiais envolvidos na construção da ponte consultar o “Relatório da ponte Sete de Setembro, apresentado ao Dr. Secretario Geral pelo Director da Obras Publicas”. Disponível no tomo Secretaria Geral 371 do acervo do Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

2:447\$000 com gastos relacionados à passagem de embarcações sob a ponte; 3 – gastos com auxiliares de fiscalização da obra custando 7:413\$000; 4- Pagamento do escultor Bibiano Silva pelos modelos por ele criados de grupos alegóricos para ornamentar a ponte em suas entradas, no montante de 1:200\$000.

Em um resumo breve, pode-se destacar alguns pontos, todos presentes no relatório final da Diretoria de Obras Públicas. Primeiramente, o contrato foi assinado em 29 de dezembro de 1916, com prazo de início das atividades datado para no máximo dois meses, o que foi cumprido já que, no dia 1 de março de 1917, iniciaram-se os trabalhos. Em seu relatório, José Apolinario conta que, ainda em fins de fevereiro, foi procurado por um engenheiro dinamarquês chamado Sofus Lakjer, que deu início às obras, através de apresentação de procuração da parte de Lambert Riedlinger. Junto a esse engenheiro supervisor, vieram “oito operários alemães, mestres de serviço, já pertencentes a casa do Rio de Janeiro” (OLIVEIRA, 1918, p. 16). A participação estrangeira não surpreende. Era comum a importação de materiais, mas também de mão de obra especializada nos empreendimentos da cidade. Justamente o caso de Riedlinger, que era um empreiteiro experiente, já tendo atuado no Rio de Janeiro, e que tinha à sua disposição mão de obra qualificada e material de construção.

A guerra ainda influenciaria mais diretamente nas atividades da ponte. Em 22 de maio, o próprio Lambert Riedlinger chega ao Recife para liderar as obras e com ele chegam mais 8 operários alemães. Com mais uma leva de igual quantidade em agosto, junto com 18 portugueses. Nesse momento, já havia certa animosidade para com alguns estrangeiros, porque, em 11 de abril do mesmo ano, o Brasil havia deixado a neutralidade e ingressado na guerra do lado contrário da Alemanha. Isso punha a figura do contratante Riedlinger em holofote, pois alguns argumentavam que o contrato deveria ser quebrado devido à sua nacionalidade. Como relata o diretor das Obras Públicas, o governo do estado de Pernambuco agiu de maneira cautelosa:

Havendo de um modo geral duas teorias, uma que manda cessar os contractos e outra que manda respeitar os cotractos feitos antes da guerra, e tendo os Estados Unidos seguido a teoria mais benigna, era de supppor que o Brasil, que adoptava as teorias norte-americanas, tambem firmasse a mesma doutrina, o que effectivamente se deu.

Tendo em vista, pois os precedentes a Directoria de Obras não precipitou acontecimentos, e solicitou do Excm Snr. Dr. Manoel Borba, por intermédio do Dr. Secretario Geral uma consulta ao Ministro do Exterior. [...].

Respondeu o Ministro do Exterior, mandando que o Estado aguardasse a lei de declaração de guerra, pois esta resolveria o caso.

Pela lei de declaração de guerra, o Presidente da Republica foi auctorizado a adoptar as providencias constantes de sua mensagem de 25 de Outubro e

a tomar as medidas que a defesa nacional e segurança publica o exigirem. Nessa lei, não se tratou de tal caso.

Posteriormente veio a lei de 16 de Novembro de 1917 que auctorizou o Presidente da Republica a decretar estado de sitio para qualquer parte do terretorio nacional e bem assim a tomar medidas de represália que entendesse.

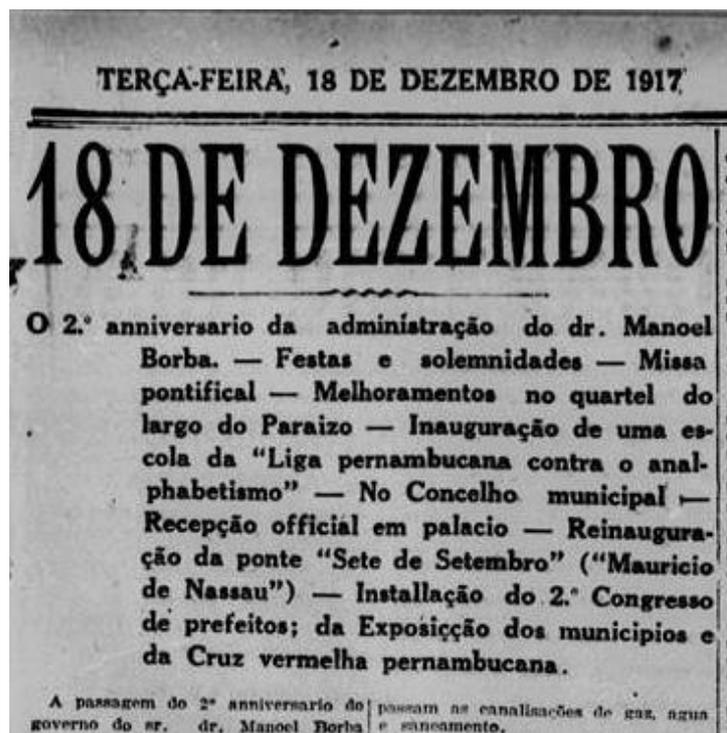
Ainda esta lei não mandou e nem sequer auctorizou a rescindir contractos de obras publicas (OLIVEIRA, 1918, p. 18).

Sem uma orientação legal da União que cobrisse o caso específico do contrato firmado, escolheu-se por dar continuidade as obras já avançadas. Temia-se, também, que feita a rescisão o contratante conseguisse cobrar na justiça indenização ao governo do estado. Mesmo prosseguindo, as obras não tiveram vida fácil a partir de outubro daquele ano, por conta da deflagração do estado de guerra. Ainda que a orientação fosse de manter as atividades normalizadas parte da população via com maus olhos a presença de pessoas tomadas como inimigas em uma guerra.

Enquanto por um lado o empreiteiro mantinha e pagava um enorme pessoal, este nada fazia: os mestres alemães se recusavam a sahir e os que viham ao trabalho não eram obedecidos; os operários portugueses não querendo se expor, ou faltavam ou pediam para voltar para o Rio de Janeiro; e o pessoal nacional, além de não levarem em conta as ordens de seus superiores, uns ainda ameaçavam esborduar quando estes eram alemães e outros, sob o pretexto de temer a invasão do publico, não trabalhavam como deviam (OLIVEIRA, 1918, p. 19).

Apesar dos contratempos, a nova ponte foi entregue com folga, ainda no ano de 1917. Portanto, em 18 de dezembro, 9 meses após o início das obras, a ponte Maurício de Nassau foi inaugurada. A data é o segundo aniversário do governo de Manoel Borba (1864-1928) e, não à toa, marcou uma comemoração na qual se desejou capitalizar em cima dos feitos atingidos por seu mandato de maneira que a ponte foi inserida como uma das obras de modernização que compõem o governo Borbista.

Figura 16 – Chamada do artigo que relatava os feitos de Manoel Borba



Fonte: A PONTE..., 18 dez 1917, p. 3.

Incrustada no meio de uma lista de outros objetivos alcançados (Figura 16) pelo governador a novíssima ponte, agora renomeada de Ponte Maurício de Nassau, foi destaque no meio das festividades que aludiam ao governo de Manoel Borba. Sendo palco de uma devida cerimônia de reabertura, o jornal Diário de Pernambuco legou-lhe 3 dias de matérias de destaque a começar pelo dia 18 quando do ato de sua reabertura:

Inaugura-se hoje, ás 15 horas, a ponte "Mauricio de Nassau", situada no local em que o antigo fundador do Recife lançou, no século XVII a primitiva e que, depois de varias reformas e reconstruções, ficou sendo conhecida como "Sete de Setembro"; devido ao dia em que foi entregue ao publico.

Não se prestando mais ao transito devido ás ameaças de desabamento, o dr. Manoel Borba, governador do Estado mandou tornal-ainterddicta e immediatamente cogitou da contrucção dessa grande obra darte que hoje será entregue ao publico.

Não se prestando mais ao transito devidos ás ameaças de desabamento, o dr, Manoel Borba, governador do Estado mandou tornal-ainterdicta e imediatamente cogitou da construcção dessa grande obra darte que hoje será entregue ao publico.

O serviço foi iniciado a 1º de março ultimo. O prazo para a construcçãoera, de acordo com o contracto celebrado entre o governo e L. Riedlinger, de um anno, realizando-se assim a entrega ao publico com uma antecedência de dois mezes e meio.

A ponte tem 180 metros de comprimento por 16 de largura, com um augmento, pois, de 4 metros sobre a largura da ponte antiga.

É dividida em 7 vãos, em arco de parabola, sendo 5 de 30 metros e 40 centimetros e 2, de 13 e 80, cada um.

Repousa sobre as fundações da antiga ponte, reforçadas por 109 estacas de cimento armado.

Cada pegão tem resistência calculada para suportar uma carga de 720

toneladas.

Os passeios tem 2 metros e meio de largura e a parte central, a “rodagem”, com 11 metros, dará passagem ás duas linhas da Tramways e a duas viaturas, em ambas as direcções.

O calçamento dos passeios é em cimento e o da “rodagem”, em paralelipedes de amarelo, achando-se este ainda em via de conclusão.

Marginam a ponte, de um e outro lado, guarda corpos de cimento armado, intervalados na parte correspondente aos pegões, por varandins gradeados de ferro.

Sob a ponte, no respectivo estrada, passam as canalizações de gaz, agua e saneamento.

As obras custaram ao Estado 910 contos de réis e foram terminadas pela Companhia Constructora em Cimento Armado, sucessora e cessionária do contractante L. Riedlinger.

Por não estar concluído o calçamento de madeira, somente será permitido, por ora, o transito de pessoas. O de carroças e automóveis será inaugurado nos primeiros dias de janeiro.

Ainda não está resolvida a época em que poderão transitar os carros elétricos não só pelo grande peso dos mesmos antes de perfeita segurança e solidez do cimento, como por haver divergências com a empresa da “Tramways” sobre a colocação dos postes da rede aérea (A PONTE..., 18 dez. 1917, p. 3).

A matéria se mostrou bastante entusiasmada para com o resultado do que foi entregue, ainda que vários detalhes faltassem para a completude da obra. De igual maneira, o relato cria uma ideia de ação ágil e imediata no percurso da construção da ponte que – como já foi visto – não é de fato verdade. Há ainda de se destacar a narrativa extremamente positiva com a qual se encarava Nassau, de forma alguma considerado invasor estrangeiro, mas, pelo contrário, posto na qualidade de fundador da cidade. A imagem positivada do conde holandês é reforçada mais ao fim do texto:

Numa das quatro columnas da ponte será colocada uma placa de bronze com o nome de Mauricio de Nassau e noutra um medalhão com a effigie do mesmo. Prestará assim o governo a primeira homenagem ao operoso estadista fundador da capital do Brasil hollandez e fator do grande desenvolvimento que tivemos em vários ramos, das sciencias, das artes, e das industrias.

Os trabalhos da ponte foram fiscalizados pelo engenheiro dr. Apolinario de Oliveira, director das Obras publicas do Estado, auxiliado pelo engenheiro sr. Gercino Malagueta de Pontes, a quem devemos em parte a fineza das informações acima.

— O Instituto archeologico pernambucano que pedira ao sr. Governador para dar o nome de Mauricio de Nassau á ponte, far-se-á representar no acto de inauguração pelos srs. Desembargadores Primitivo de Miranda, presidente, general Joaquim Ignacio, 2º vice-presidente e desembargador Silva Rego (A PONTE..., 18 dez. 1917, p. 3)

Neste ponto, cabe comentar acerca do papel do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco (IAHGP) nas questões da reforma da ponte. Segunda entidade dedicada à história do país mais antiga do Brasil – só perdendo para o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro –, o IAHGP sempre reuniu

intelectuais e estudiosos em suas fileiras, agindo no sentido da preservação da memória e história pernambucanas. Por conta desse histórico, é de se imaginar que as reformas do século XX, que tanto demoliram monumentos antigos do centro recifense, fossem matéria do interesse da entidade.

Um assunto bastante recorrente dizia respeito à demolição dos Arcos de Santo Antonio e da Conceição, antigas portas da ponte construídas por Maurício de Nassau em 1643. Essa questão fora comentada por quase 25 anos. As Atas de 1899 e 1900 e as de 1903 a 1905 apresentam rica discussão, demonstrando como a questão era encarada, por vezes, de forma divergente entre os sócios. Na ocasião, o Desembargador Francisco Luiz propôs que o Instituto se dirigindo aos poderes competentes, solicitasse a demolição dos Arcos de Santo Antonio e da Conceição, nos extremos da ponte Sete de Setembro, e fez várias considerações no sentido de justificar sua proposta, contra o qual, posta em discussão, falou Alfredo de Carvalho. O Presidente nomeou uma comissão especial composta pelo mesmo Alfredo de Carvalho, Alcedo de Marrocos e Pereira da Costa, para dar parecer sobre a referida proposta (PONTUAL, 2004, p. 27-28).

Sendo assim, os Arcos da ponte estiveram na pauta de discussões dos integrantes do Instituto. Entretanto, não chegaram a um ponto pacífico quanto à necessidade de sua preservação ou não. Esta indefinição, todavia, não faz com que o instituto se eximisse de opinar no processo de escolha do que preservar/destruir acerca da memória do Recife haja vista que partiu da instituição a sugestão da nova nomenclatura da ponte. Em seu relatório, publicado na imprensa, o instituto justifica sua ideia:

Outra homenagem ainda foi a prestada a Mauricio de Nassau. O sabio príncipe liberal, fundador da villa do Recife, convocador do primeiro congresso que se reunio na America do Sul, constructor da primeira ponte que se fez no Brasil, não tinha, na grande cidade que se constituiu do primeiro núcleo por elle formado, se quer o nome num becco, quando pessoas extranhas totalmente á nossa vida e ao nosso desenvolvimento, têm estatuas nas praças desta capital! Bazeado nesass considerações, e pugnando pela justiça da historia, o 1º secretario deste Instituto propoz, na sessão de 6 de junho, que nos dirigíssemos ao governador para dar o nome de Mauricio de Nassau, á grande ponte que projectava construir, no mesmo lugar em que o conquistador do Brasil hollandez levantara uma em 1640, ligando a Villa Mauricea á povoação do Recife. O sr. dr. Manoel Borba mais uma vez acedeu aos nossos desejos, e a 18 de dezembro foi inaugurada solenemente a ponte Mauricio de Nassau. O fundador do Recife tem hoje seu nome ligado a uma das mais belas obras d'arte desta capital (MELO, 1918, p. 3).

Também foi por iniciativa do Instituto que se colocaram as placas nas colunas que margeiam a ponte. Placas comemorativas (Figuras 17 e 18) que aludem aos arcos destruídos já que não foram preservados ao menos permanecem com sua memória assinalada no espaço urbano.

Figura 17 – Placa aludindo ao Arco da Conceição



Fonte: Acervo pessoal de Rafael Arruda.

Figura 18 – Placa aludindo ao Arco de Santo Antônio



Fonte: Acervo pessoal de Rafael Arruda.

Atitude muito mais crítica para com a inauguração da nova ponte foi a de matéria do já citado Eduardo de Moraes. Voltando sua atenção, mais uma vez, às vias urbanas ele tece críticas à letargia do Estado, causadora do aspecto deteriorado na qual a ponte se encontrava, bem como enaltece a conclusão da obra ao mesmo tempo em que avalia as escolhas estéticas da mesma.

Será amanhã inaugurada ao trafego de [ilegível] a ponte Mauricio de Nassau, [ilegível] por solicitação do Instituto archeologico, construída em substituição da ponte denominada 7 de setembro.

A substituição desta ponte não se deve a iniciativa de quem que seja, pois permitissem as circumstancias, sofreria, apenas, reforço como a da Boa-Vista.

A inercia, o descaso em que se costuma zelar o que é nosso, e, no caso vertente, a falta absoluta de conservação inutilizou a antiga ponte e o seu estado era tal, que foi tida como um perigo para o trafego.

De passagem diremos que as demais pontes se não forem cuidadas, está reservado igual destino, e, ainda uma vez, lembraremos a Buarque de Macedo que, quando reforçada, não levou mão de tinta, não obstante apontar a sua necessidade ao governo passado a “Pernambuco Tramways”. Se a iniciativa na reconstrução se deve ao motivo apontado, não se pode contestar, — o consignamos com muito prazer — a sua autorização se deve ao sr. Dr. Manoel Borba, pois, o exmo.sr. General Dantas Barreto nos contemplava com uma ponte que mereceu acerba critica na imprensa, de conhecido engenheiro das obras do porto, cujo nome não declaramos por ter mantido o anonymato, sendo secundado por alguns artigos ossos no mesmo sentido.

Teria vingado aquelle alvitre, se não sobreviesse a conflagração europea, levando os contractantes a renunciar em face da lata dos preços de materiaes.

Parece que “la force des choses” muito concorreu para este melhoramento como, á nosso ver, influe em muitas outras cousas.

Que seja a nova ponte um grande melhoramento não padece duvida, e para melhor salenta-lo, basta confrontal-o com a da Bôa Vista que, permitindo as condições financeiras, deveria ser eliminada por motivos que escusamos de novo apontar.

A ponte Mauricio Nassau não escapa, porem, a sina de quase todos os nossos melhoramentos, pois, resente-se de defeitos que poderiam ter sido eliminados.

O principal é que,devendo servir ao trafego em geral, por ser uma das artérias por onde se escôa todo o movimento para o bairro do Recife, não satisfará de todo este desideratum devido ao calçamento de madeira no leito da ponte, calçamento que não permitirá trafego de carroças [ilegível] sob pena de constante substituição o que quer dizer: despeza.

Extranhar-se-á não tenhamos em [ilegível] e em resposta nos limitaremos a dizer que pelo edital de concorrência, único documento oficial que manuseamos com cuidado, estava previsto o calçamento de asfalto e este deveria suportar aquelle trafego, pois, não foi excluído das condições da construção.

Ora, desde que parallelipipedos de granito não poderão ser utilizados como o eram na antiga ponte e o são nas demais, por não se ter calculado a ponte para suportar o respectivo peso, queremos crer que, oportunamente, se se substituíssem o calçamento de madeira pelo de asfalto e da “The NeuchatelAsphalte C. Limited” como prescreve o edital e que não se fez, talvez pelo actual preço excessivo do material.

Afigura-se-nos também que as varandas poderiam ser um pouco mais altas e menos singelas, bem como os passeios um pouquinho mais largos.

O que nos causa dolorosa impressão são as columnas de remate nas extremidades da ponte e que destoam por completo do que se cogitava talvez por economia.

Temo-las como desproporcionadas, ressentindo-se da falta de uma alusão qualquer e mesmo para o fim — suporte de lâmpadas — de pobreza de ornamentação.

Cingimo-nos a apontar estes senões pois a construção da ponte foi confiada a quem se revelou conhecedor do assumpto não podendo deixar de assignalar a exemplar regularidade na execução dos vários serviços, nem de outro modo teria sido terminada no prazo estipulado.

Quanto as mais, só podemos nos louvar no illustre engenheiro fiscal dr. J. Apollinario.

Por mais este importante melhoramento nesta cidade só devemos ter motivo de justo regozijo (MOREAES, 1917, p. 1).

O que ficou desta reinauguração é a narrativa de que esta reformulação da ponte se encaixou no processo de modernização da cidade em plena expansão. Ela foi, portanto, aventada como mais uma obra modernizante. Fica claro na cobertura dada à ponte no Diário de Pernambuco, após dar conta da reinauguração em 18 de dezembro, segue-se nos dois dias posteriores – ainda que a matéria do dia 20 seja mera cópia da do dia 19 – reportagens detalhadas sobre a ponte e seu papel nas festividades do governo e na construção de uma nova paisagem para a cidade.

Às 15 horas, precisamente, terminada a recepção realizada no palacio, o sr. governador, acompanhado pela grande maioria das pessoas que ali o haviam ido cumprimentar, se dirigio para a antiga ponte Sete de Setembro a ser reinaugurada sob o nome de Mauricio de Nassau, em homenagem ao eminente estadista flamengo a quem Pernambuco tanto deve no tocante ao incremento que, sua administração progressiva, tiveram as sciencias, as artes e as letras.

Alli, na cabeceira da ponte que extrema com o bairro de Santo Antonio, aguardavam a chegada do dr. Manoel Borba e mais pessoas que o acompanhavam, o dr. Apolinario de Oliveira, director da Repartição das obras publicas, tendo ao seu lado os demais engenheiros auxiliares da fiscalisação e o pessoal superior da construcção das obras.

Aberta pelo dr. Apolinario de Oliveira a cancella do gradil provisório que estava interceptando a passagem, o sr. governador e sua comitiva tiveram acesso na ponte que percorreram até o outro extremo, ficando a mesma, assim, reinaugurada.

A impressão que tiveram todos sobre a formosa ponte, foi a mais lisonjeira possível.

Ao trafego dos peões, foi entregue desde logo a nova ponte, ficando a rodagem, parte central reservada ao transito de viaturas, para ser inaugurada em janeiro, por não se achar ainda concluído o respectivo calçamento que é de madeira.

Durante a cerimonia inaugural, tocou a banda de musica do 2º batalhão policial.

– Sobre a construcção da ponte, além das notas que hontem publicamos, obtivemos mais as seguintes que documentam a actividade e zelo da Repartição das obras publicas do Estado:

De março até julho, procedeu-se á organização do serviço, aquisição de material, execução dos serviços de sondagem e dragagem no local das

columnas e fabricação das estacas de concreto armado para reforço das fundações.

Os andaimes repousam sobre 128 estacas de madeira, cravadas, como as de concreto, com auxilio de bate-estacas a vapor, systema LACOUR.

Até o fim de julho, apenas se achavam cravadas 36 estacas de concreto. A partir do mez de agosto, tomou grande incremento este serviço. Assim é que até o dia 22, já se achava concluído o trabalho de reforço das fundações, ou sejam cravadas 109 estacas de concreto armado.

A desmontagem da ponte antiga, atacada a 20 de agosto, fio concluída em 21 de setembro, fazendo-se mister trabalhar varias noutes.

De 18 a 30 de setembro, foi feito o serviço de collocação das fôrmas da nova ponte, as quaes, depois de niveladas e fixadas, começaram a receber as armaduras, primeiro das vigas e depois das lages e passeio, serviço que se prolongou de 16 a 29 de outubro.

A phase terminal do serviço – a concretção – foi atacada nos pegões a 31 de outubro se prolongando até o dia 8, e nas vigas, lages e passeio de 9 a 27, trabalhando-se dia e noute.

Os guarda-copos, tambem em cimento armado, foram feitos em 10 dias.

Pessoal do serviço: – Até julho, os trabalhos estiveram soba direção do engenheiro S. Ljaker tendo como mestre do serviço o sr. Dryer. Depois foi dirigido pelo próprio contractante engenheiro Lambert Rielinger e seu irmão Franciscorielinger, sendo mestre do serviço sr. Francisco Silva.

Serviços do Estado – Concomitantemente, o Estado empreendeu os seguintes serviços: demolição do arco de Santo Antonio, transporte das transversinas e descravação e desmontagem das vigas de treliça da antiga ponte.

Todo este material acha-se distribuído para ponte e pontilhões a se construírem em Amaragy, Freixeiras, Primavera, Limoeiro, Goyana, Gameleira e na estrada de roda e para a Escada.

A fiscalização dos serviços foi dirigida dr. José Apolinario de Oliveira, tendo como auxiliares os engenheiros Gercino Pontes, Herculano Pires, Pedro Bartholo e Antonio Celso (MORAES, 1917, p. 2).

Ainda que esta segunda parte dê conta de pormenores da construção da ponte, continuou com a apologia a Mauricio de Nassau e aos órgãos competentes. Novamente, a opinião foi positiva em relação a obra em sua totalidade.

Houve então um compromisso em explorar, como força de propaganda, aquilo que é feito para modernizar a cidade. O próprio governador, Manoel Borba, deixou claras suas intenções quanto a este ponto, em seu relatório de governo, quando ao falar de seu trabalho de revitalização das pontes da capital, afirmou:

No decurso da presente administração, isto é, a partir de dezembro de 1915, as obras d'arte que embelezam e que tão uteis são as nossa vias publicas - como seus naturaes complementos, têm sido objecto do maior interesse, pois, mal compreende que o imenso capital que ellas representam tenha sido malbaratado como o foi até então pelo descaso a que as votaram as anteriores administrações, resultando d'ahi graves prejuízos ao Thesouro e ao publico (BORBA, 1919, p. 18).

É notável a importância dada às pontes na governança de Manoel Borba, isso abarca tanto as pontes do centro do Recife quanto às de localidades em outras partes do Estado. Assumindo a importância de tais estruturas para o funcionamento das cidades de Pernambuco, Borba afirmou que agiu rapidamente para reparar e

construir novas pontes que bem servissem a população. Fica o destaque para um trecho em que recomendou que a

diretoria de Obras Publicas que para plano inferior o velho systema de contrucção de pontes de madeira para adoptar o moderno typo de construcções em cimento armado, pois, melhor valeria ao Estao o sacrificio de gastar muito em obras permanentes, para não gastar mais, do que o de gastar pouco, mas sempre, em obras transitórias (BORBA, 1919, p. 18).

A tecnologia do cimento armado, de fato, foi implantada no período. A ponte Maurício de Nassau, por apresentar-se extremamente deteriorada, passou pelo processo de atualização técnica e tecnológica, tornando-se de cimento armado. Esta ponte foi a primeira a ser tratada na prestação de contas por parte do governador, liderando a lista de pontes reconstruídas ou criadas sob sua gestão e sendo destacada nesses termos:

Ponte Mauricio de Nassau. - Na cidade do Recife, ligando Santo Antonio a Recife, reunião dos rios Capibaribe e Beberibe [...]
É a mais importante obra em cimento armado feita no Estado, não havendo, ao que me parece, até o presente outra mais importante no norte do Brazil. Foi entregue ao trafego em dezembro de 1917, custando a sua construcção 889:860:\$000, inclusive a desapropriação do arco de Santo Antônio (BORBA, 1919, p. 18).

Entretanto, os “naturaes complementos” parecem não ter sido levados em conta: os já citados Arcos da Conceição e de Santo Antônio acabaram sucumbindo. Os dois arcos dividem a mesma justificativa para sua demolição: as “exigências do trânsito”, como afirmam as placas que se encontram na localidade e referenciam as antigas estruturas. Tal fato exemplifica as escolhas relevantes na construção da paisagem citadina e mostram a fluidez existente no jogo de permanências e mudanças do cenário urbano. Mantendo sua característica de corredor principal para o bairro do Recife e o porto da cidade, a ponte foi atravessada pelas linhas de bonde que se tornaram cada vez mais usuais (Figura 19).

Figura 19 – Acerca das linhas de bonde da Ponte Maurício de Nassau

PERNAMBUCO TRAMWAYS & POWER COMPANY LIMITED

Trafego pela ponte Maurício Nassau

A partir do proximo dia 27 do corrente e de accordo com o novo horario a ser publicado nos numeros de 25 e 27 do corrente do «Diario de Pernambuco», serão feitas as seguintes alterações :

a) **Linhas de Varzea, Olinda, Casa Amarella e H. Pedro II**
trafegarão na ida e na volta pela Ponte Maurício Nassau.

b) **Linhas de Giquiá e Dois Irmãos**
trafegarão na ida pela Ponte Maurício de Nassau e na volta pela Ponte Buarque de Macedo.

c) **Linhas do Largo da Paz e Monteiro**
trafegarão na ida pela Ponte Buarque de Macedo e na volta pela Ponte Maurício de Nassau.

NOTA — As alterações b) e c) são necessarias para obter o espaçamento regular dos carros nas linhas de Afogados e Dois Irmãos.

As demais linhas
não soffem alterações do trafego actual, continuando na ida e na volta pela Ponte Buarque Macedo.

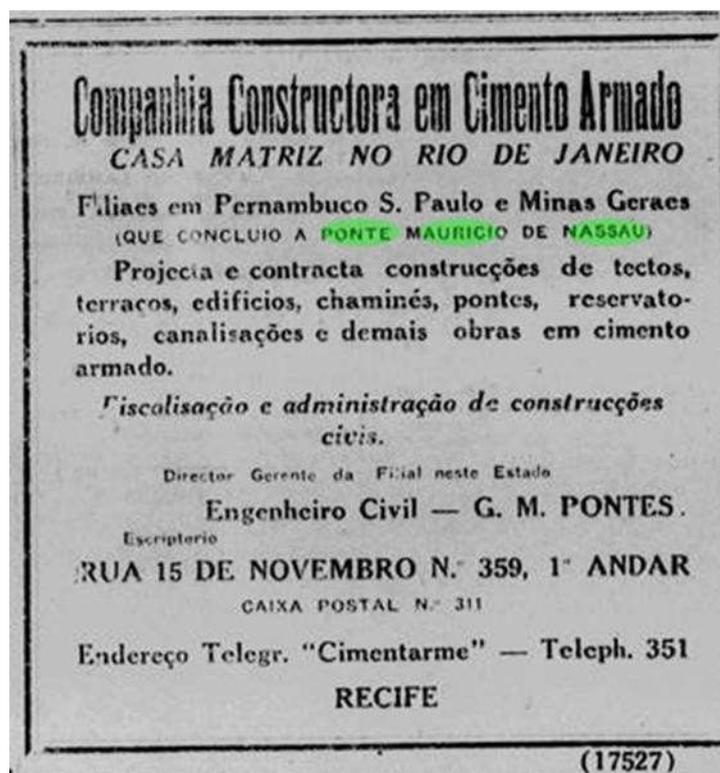
Disticos indicativos
serão collocados em Rio Branco, Esquina Lafayette, Praça da Republica e Maciel Pinheiro.
Recife, 23 de Maio de 1918.

W. C. BUTLER,
Superintendente geral.

Fonte: PERNAMBUCO..., 1918, p. 4.

Ainda que se reconhecesse a importância dos Arcos do ponto de vista histórico e cultural, isto não foi o suficiente para que se abrisse mão deles nas reformas que sobrevieram. Ademais, não somente o poder público reconhecia a importância das obras como vitrine para seus feitos, o poder privado, na figura da parte contratada dos serviços da ponte, também se valeu da estrutura viária acabada para usá-la em seu portfólio:

Figura 20 – Propaganda da construtora



Fonte: COMPANHIA..., 1918, p. 5.

Vê-se, dessa forma, o quão imbricada a ponte Maurício de Nassau estava ao seio da sanha modernizadora. Mais uma vez, sua reconstrução acompanhou o momento histórico no qual estava inserida. Veja-se, então, como ela auxiliou na construção de uma dimensão visual de acordo com os moldes modernos que se desejavam.

4.4 A construção do Recife Antigo e do Recife Novo

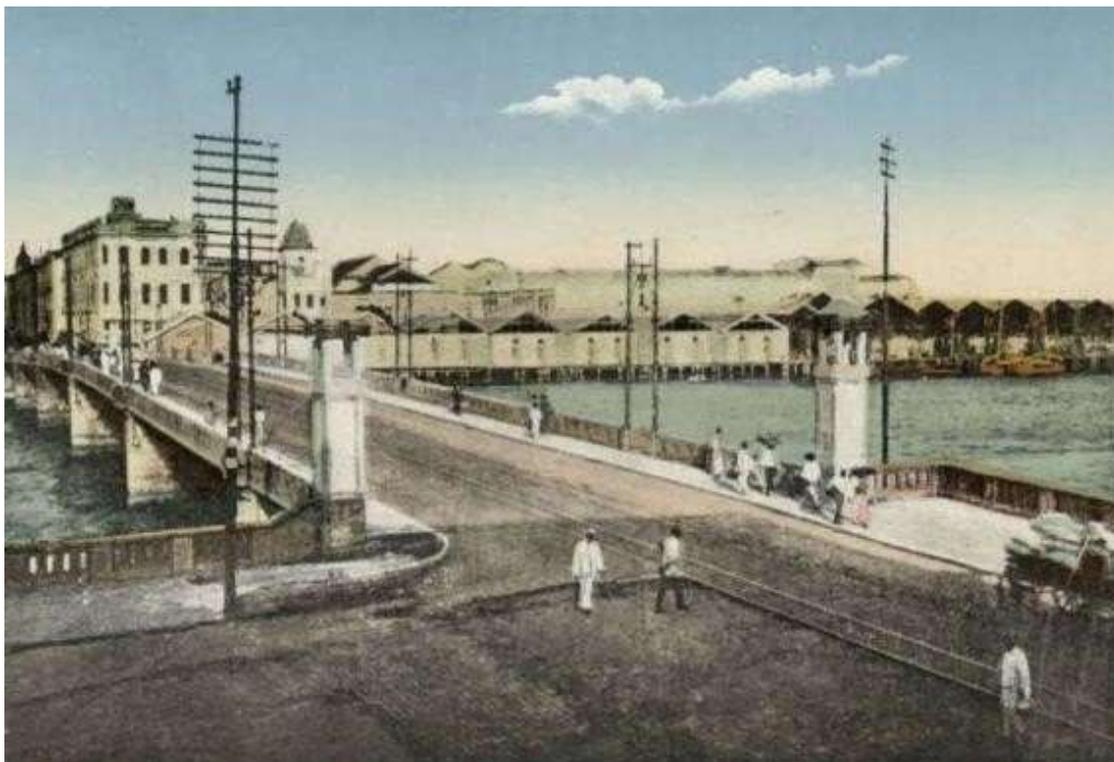
Reinaugurada em 1917, a ponte ainda não tinha sua forma definitiva. Até 1920, ela ainda receberia acabamentos e manutenções, mas também intervenções de ordem estética. Afinal, tão importante obra, sublinhada pelo governo e imprensa, necessitava ser tanto meio de ligação, mas também monumento aprazível que compuseram a paisagem urbana.

Como já visto, nos custos da obra da ponte, estava elencado o pagamento ao escultor Bibiano Silva. Foram confeccionadas maquetes e modelos para implantação de decoração nas colunas das margens das pontes. Esse expediente, porém, não foi à frente e será tratado em momento posterior dessa dissertação. No mesmo relatório, observa-se pagamento de gastos com candelabros postos na ponte. Sendo

computados como obras suplementares, tais como aumento das passagens e acabamento do assoalho.

O resultado entregue foi uma ponte pronta para o uso, mas ainda com um debate quanto à confirmação de seu projeto estético. Nas colunas nas margens da ponte, nada foi posto inicialmente. Um vazio se instaurou, com necessidade de ser preenchido (Figura 21).

Figura 21 – Cartão postal da ponte Maurício de Nassau, cerca de 1918



Fonte: Acervo da Fundaj.

O complemento para a estrutura não veio ao longo dos primeiros meses de existência da nova ponte. Nas primeiras tentativas de ornamentação, o poder público, não parece ter sido bem-sucedido, denotando, talvez, um caráter de provisoriedade. Sobre uma das alternativas adotadas, pode-se ler o seguinte:

De amanhã por diante os bondes passarão pela nova ponte do Recife, onde muita gente, a maioria da população não passou ainda. Mas, agora, que o bonde vae satisfazer a curiosidade publica sobre aquella obra d'arte, nós chamaremos a atenção para dois relevos dessa ponte, que são um disparate esthético e um monstrengo fúnebre. O disparate está naquelas varandinhas de ferro fundido, intercaladas na argamassa grossa da balaustrada. [...]

Com relação aos monstrengos, o publico vae ver a beleza de quatro sarcófagos detestáveis, sem linha, nem estylo, nem utilidade, fazendo sentinela aos encontros. São quatro columnas tristes e sem adorno, encimadas por uma gaiolinha vasia de quatro pilares de três palmos, sobre os quaes repouisa uma urna funerária, em cada uma.

Esses sarcófagos não ficam bem nas cidades.

[...]

É preciso desmanchar aquilo (RECIFE..., 1918, p. 1).

Candelabros, vasos, urnas; uma sucessão de objetos foi utilizada para adornar as colunas da ponte Maurício de Nassau. Se antes havia os arcos da ponte, por tanto tempo atrelados a esta, agora, se demorava a achar um substituto coerente. Somente com a colocação das estátuas¹⁰ da fundição Val d'Osne que a ponte ganhou sua composição definitiva (Figura 22). Com seu passeio margeado por essas efígies, seu conjunto estrutural reteria o toque de refinamento estético que combinava com as grandes avenidas haussmanianas que lhe cercavam e com os prédios exuberantes que assomavam no bairro do Recife. Assim, atravessar a ponte era adentrar no novo Recife, em seu simulacro de *belle époque*. Fica patente a questão de como a ponte reformada tem uma relação com a modernidade almejada.

Figura 22 – Ponte Maurício de Nassau e as linhas de bonde (1943)



Fonte: Coleção particular Charles S. Small, disponível em: <<http://www.tramz.com/br/re/re62.html>>. Acesso em: 12 set. 2019.

Ao longo dos anos, as recepções das reformas da ponte foram variáveis, assim como das reformas urbanas gerais nas quais ela estava inserida. Questões estéticas, religiosas, culturais e urbanísticas foram levantadas em momentos contemporâneos e posteriores, sendo matéria de discussão e produção acadêmica até hoje.

Fica exposto que a reforma da ponte Maurício de Nassau não teve um mero impacto físico, mas mexeu com as vivências e os espaços de sociabilidade em seu

¹⁰ Para mais informações acerca das estátuas e como elas se inserem no contexto de modernização do Recife consultar o capítulo 5 desta dissertação.

entorno. Pode-se perceber isto num relato posterior à derrubada dos arcos que evidencia a perda deste local como marco das festividades religiosas da cidade:

Demos graças a Deus que a nossa boa e velha igreja da Conceição dos Militares possa hoje completar 223 anos em paz e salvamento. Felizmente não apareceu nos começos deste século, na febre de reconstruções e remodelações que afetaram o nosso patrimônio artístico e histórico, quem se lembrasse de tocar na Conceição dos Militares. [...] Reformaram a Sé, restauraram a Matriz de Afogados. “embelezaram” a capela do Paraíso, derrubaram o Corpo Santo, escavaram os Arcos (hoje era um grande dia, em torno do bonito Arco da Conceição, todo azul e cheio de luzes), tudo se fez aos olhos das autoridades eclesiásticas, das associações históricas e arqueológicas, dos sodalícios das artes e de letras. Ninguém protestou e tudo foi abaixo (CONCEIÇÃO..., 1948, p. 4).

Não é de se estranhar o lamento pelos monumentos perdidos. Deslocado do lugar (TUAN, 1983) onde os rituais ocorriam, as práticas religiosas podiam se sentir incompletas. Afinal, em um espaço construído socialmente os elementos religiosos eram fatores importantes, que ajudavam a estreitar os laços e darem sentido à vida em sociedade. Em outras palavras,

Para um crente, essa igreja faz parte de um espaço diferente da rua onde ela se encontra. A porta que se abre para o interior da igreja significa, de fato, uma solução de continuidade. O limiar que separa os dois espaços indica ao mesmo tempo a distância entre os dois modos de ser, profano e religioso. O limiar é ao mesmo tempo o limite, a baliza, a fronteira que distinguem e opõem dois mundos – e o lugar paradoxal onde esses dois mundos se comunicam, onde se pode efetuar a passagem do mundo profano para o mundo sagrado (ELIADE, 1992, p. 19).

Sob esse ponto de vista, a cidade deixou de ter, com a destituição dos arcos da ponte, não apenas uma passagem de um bairro a outro, mas também perdeu uma forma de experienciar o mundo. Por isso, sempre que um aparato religioso ameaça ser demovido do espaço que ocupa há resistência. A relação que esse tipo de estrutura cria com o local é um dos fatores para o espaço ser transformado em lugar (TUAN, 1983).

Somado a estas observações, pode-se ressaltar uma mudança de caráter cultural e identitário. No cenário de crescimento do mundo capitalista, Recife empobreceu-se e perdeu espaço para as capitais e grandes cidades das regiões mais ao sul do país. Diante do redesenho econômico e da perda de importância a nível nacional, houve uma movimentação por parte de intelectuais para criar uma noção identitária do Recife. Houve uma iniciativa de resgatar as origens da cidade através da arte. O Recife de metade do século XIX e primeira década do XX deveria ser resgatado nos escritos dessa geração. O Recife Antigo, o Recife Velho, é exposto nas narrativas desses autores que tem uma ligação afetiva com o lugar (ARRAIS, 2006).

Ao misturarem a memória de suas vivências na cidade com sua verve intelectual e literária, teceram várias críticas aos rumos urbanísticos que a cidade tomou. Um destes autores foi Mario Sette, que escreveu algumas obras acerca do cotidiano do Recife. Em parte de uma dessas narrativas relacionadas às modificações nos anos 10 relatava que

De todos esses projetos, tornados decisões, dois atentados às nossas tradições cometeram-se quase sem protesto dos contemporâneos, nem sequer do Bispado, que os aceitou: a demolição da trissecular Igreja do Corpo Santo, onde existira a primitiva ermida de São Telmo dos pescadores do século XVI, e o Arcos da Conceição e Santo Antônio, que guardavam os encontros da Ponte 7 de Setembro.[...] Contudo, havia os que tinham fé. Os que sonhavam com um Recife parecido com o Rio de Janeiro do prefeito Passos. Por que não? Os terrenos não chegariam para os que quisessem. As avenidas mostrar-se-iam breve onde, como contavam, há centenas de anos viviam jangadeiros e marujos (SETTE, 2018, p. 82-84).

Nesse recorte, o autor entrega uma parcela das cenas de mudanças pela qual o bairro do Recife passava. Demonstrando, ainda que com evidente parcialidade, duas atitudes distintas para com a efetivação da modernidade do Recife. Ao passo que a cidade perdia parte de seus monumentos, era, mais do que nunca, necessário os lembrar. Essa rememoração, entretanto, é preta de reconstruções imprecisas porque ligadas ao campo da afetividade. A cidade que se recuperava aí não é a que foi, mas a de um imaginário que se construiu.

Outro exemplo seria o poema *Evocação do Recife* de Manuel Bandeira. Como o título dessa obra entrega, invocava-se ao longo dos versos da poesia um Recife da infância do autor, conjurado sob efeito de uma mitologia própria (TEIXEIRA, 2016), que amalgamava os sentimentos ativados pela memória afetiva do poeta para num desfecho desvelar um Recife que ele desejava eterno, mas que não mais existia:

Recife...
 Rua da União...
 A casa de meu avô...
 Nunca pensei que ela acabasse!
 Tudo lá parecia impregnado de eternidade
 Recife...
 Meu avô morto.
 Recife morto, Recife bom, Recife brasileiro como a casa de meu avô
 (BANDEIRA, 1970, p. 117).

Não é por coincidência que esses versos de Bandeira tenham sido escritos por pedido de Gilberto Freyre para publicação em seu “Livro do Nordeste”, obra dedicada a comemorar os 100 anos do Diário de Pernambuco. Freyre foi um dos maiores críticos das modernizações do Recife. Na década de 20, ao voltar de seus estudos no exterior, tornou-se a figura principal de um modernismo tradicionalista

desenvolvido em Pernambuco. Uma alternativa a um modernismo mais ligado às ideias paulistas ventiladas na semana de arte de moderna, defendia uma perspectiva regionalista em relação à modernização. Essa poderia ocorrer desde que sem desfigurar o que de singular, específico e característico cada região do país tem. Desse modo, Freyre repelia a ideia de uma uniformidade trazida por uma modernidade padronizada, diretamente importada dos centros europeus. Haveria um bom e mau modernismo, como explicitado em título de um artigo seu na Revista do Norte sobre tal temática:

O Rio no conjunto de suas avenidas novas e dos seus palácios cosmopolitas, não passará dum amontoado inexpressivo de construções: imitail-o será para o Recife o sacrifício da personalidade própria a um modelo que já em si é incolor, indistincto, inexpressivo.

Não me parece que seja mau o regionalismo ou o patriotismo regional cuja anciã é a defesa das tradições e dos valores locais, contra o furor imitativo.

Não me parece que semelhante corrente de sentimento ponha em perigo a unidade brasileira nas suas raízes ou nas suas fontes de vida. [...]

Pernambuco ou, antes, o Nordeste, deve trazer á cultura brasileira uma nota distincta, um impulso original, uma criação sua. [...]

O recife mesmo, está ainda cheio de sugestões dessa ordem, ainda que os arcos – sua melhor nota identificadora – tenham desaparecido para satisfazer caprichos de symmetria e de modernismo (FREYRE, 1924)

Aferrado a essas ideias, Freyre defendeu sua perspectiva na sua atuação intelectual e nos jornais nos anos porvir. Os anos 20 em Recife ficaram marcados como um período da disputa de espaços entre aqueles que como Freyre eram do grupo dos regionalistas e outros, como os ligados a Joaquim Inojosa que partilhavam de ideias mais modernistas¹¹. Não sem espanto, o primeiro grupo condenava as intervenções ocorridas nos anos 10 na capital pernambucana

O que eu me julgo com o dever de denunciar é a sem-cerimônia das restaurações e das modernizações. [...]

Não falemos dos arcos. Nem da Sé de Olinda. Porque não há pernambucano com uma centelha de gosto cujo orgulho não se amaranhe à lembrança da destruição dos arcos e da restauração da catedral. Nesses atentados – o último dos quais tão corajosamente denunciado pelo sr. Aníbal Fernandes – ficou para sempre o traço de inferioridade de toda uma geração (FREYRE, 2016, p. 450-451).

Como intelectual de primeira grandeza que foi, o peso dos escritos de Freyre, principalmente para posteridade, é bastante intenso. Mas mesmo ele não escapa de ser um homem no contexto de seu tempo. Se sua defesa do que julgava ser patrimônio insubstituível do Recife era acertada ou não, o certo é que também ela pode ser lida de acordo com a conjuntura de uma geração que via uma amplitude entre sua experiência prévia e o horizonte de expectativa (HARTOG, 2015), como se

¹¹ Acerca desse debate de ideias e suas produções, ver o livro de Neroaldo Ponte de Azevedo, “Modernismo e regionalismo: os anos 20 em Pernambuco”.

observa em momentos em que o processo de modernização se acelera.

A cidade que Freyre e os demais autores de sua geração reconstituem, é uma projeção do mesmo estado dilacerado dos sujeitos exposto às fraturas da modernidade [...]

Independentemente do grau de adesão ao ideário do modernismo tradicionalista, eles escreveram estimulados pela tentativa de conjugar o universal e o local, despendendo esforço para recuperar a cidade de dentro das ruínas que a modernidade espalhava (ARRAIS, 2006, p. 146-147).

Por fim, unem-se a essas recepções um ponto de vista mais técnico ligado ao conhecimento urbanístico. Em obra da Diretoria de Estatística, Propaganda e Turismo da própria prefeitura do Recife, o então diretor desta divisão desfilou críticas à reforma realizada três décadas atrás. Todavia, sua fala foi para além da mera constatação da perda de patrimônio histórico da cidade, ou de saudosismo por tempos de outrora. Foram tecidos apontamentos referentes às escolhas urbanísticas em si, sob um ponto de vista técnico, ligada a questões da estruturação das vias urbanas e de seu tráfego.

A ideia central da reforma foi, sem dúvida, a abertura de vias centrais de maior capacidade para a visão do tráfego do porto. Estariam certos afinal os que pensaram em resolver esse problema, com duas radiais de penetração, pelo centro da cidade? [...]

Ainda hoje o nosso porto não usa sequer metade da aparelhagem mecânica recebida. Si os técnicos de então tinham uma idéia tão grandiosa do desenvolvimento do porto do Recife, como pensaram em resolver o problema de vasão do tráfego, pela centralização, pela convergência do mesmo, pelos pontos centrais da cidade? Hoje o que aconselha a técnica é a distribuição perimetral da circulação, distribuição que se torna obrigatória por esta forma, quando se trata de um tráfego pesado de carga, como o que fornece um porto movimentado e que o técnicos ainda admitiam com uma grande margem de crescimento próximo (BARROS, 1942, p. 94).

Se uma das justificativas principais para as mudanças na *urbe* e na ponte Maurício de Nassau foram as demandas do trânsito, numa análise posterior, vê-se que os planos pensados à época não levaram em conta algumas das consequências que as atitudes tomadas poderiam ocasionar.

Tudo indicava que as novas vias deviam tomar o rumo Sul e Norte, e nunca pretenderem a direção Oeste pelo centro da urbs. Si em lugar de linhas de penetração para vasão de tráfego, tivessem as demolições dado lugar a simples logradouros monumentais, para efeito decorativo, menor teria sido, talvez, o erro. O que se pode dizer é que a reforma não estudou o problema de tráfego, não previu a modificação que os veículos a motor iriam trazer, rapidamente, ao movimento da faixa do porto, não estabeleceu os trends de crescimento do movimento urbano.

Quando a reforma foi feita, as maxambombas e os trens da Great Western deixavam os passageiros em certos pontos da cidade, que dali em partiam para as suas atividades. Os novos trilhos dos tramways foram todos conduzidos erradamente para o bairro do Recife. Ligando as longas trilhas de tráfego suburbano a esse único ponto da cidade. Era mais uma boa contribuição para a convergência, para o congestionamento. Era um erro técnico ligado a este outro de oportunidade, diga-se assim. Si as grandes terminais fossem estudadas naquela época, com seus refúgios abrigados,

etc. não encontrariam, hoje, a grita do publico, contra qualquer mudança de itinerário dos bondes, mesmo quando este é feito no sentido de melhorar o tráfego urbano. E que, como expressa um técnico do assunto há questões urbanas em cujo tratamento costuma intervir, consideravelmente, o entusiasmo cívico ou o hábito das populações (BARROS, 1942, p. 94-95).

Ainda que se desconte o fato de após quase 30 anos o paradigma de urbanização já ter passado por mudanças e de a avaliação retroativa ser carregada do olhar do presente, os pontos levantados por Souza Barros são de relevância ímpar. Fica a constatação de como as escolhas que o poder público, junto a grupos com capital político, econômico e cultural, fez têm poder de reconfigurar o espaço urbano de acordo com o cenário simbólico (BOURDIER, 1989) que lhes apraziam. Mesmo para que isso algumas das ações não fossem devidamente articuladas sob o ponto de vista técnico. Outrossim, Barros trouxe seu fechamento com mais um pesar acerca da derrubada dos monumentos recifenses:

Pode-se concluir sem forçar nenhum raciocínio que o plano de reforma do Recife visou sobretudo abrir vias radiais para um grande tráfego e para isso sentiu a necessidade que para seus autores devia ser capital, do arrazamento dos arcos e da Igreja do Corpo Santo. Si não fora essa ideia central dentro dos planos, os arcos e a Igreja teriam sido respeitados. E agora se sabe que esta necessidade não era imperiosa e que contraria tudo quanto hoje se recomenda em matéria de vasão de tráfego, poderíamos perguntar para que servem os grandes casarões em série com o arrazamento do bairro do Recife, num estilo indefinido e que só os andares térreos e 1.os andares, na maioria dos casos, são hoje utilizados por atividades sérias ligadas à vida do porto e do comércio? [...] Os arcos e a Igreja do Corpo Santo podiam existir. A demolição destes monumentos não resolveu problema urbano, acentuou apenas, extraordinariamente, os seus defeitos (BARROS, 1942, p. 96).

Essa opinião, obviamente não se pode tomar por definitiva, mas, aqui, serve ao propósito de demonstrar a riqueza de abordagens que a Ponte Maurício de Nassau teve e ainda tem. Como já dito, a ponte é tomada aqui como monumento histórico, no qual várias camadas de tempo se sobrepõem para dar conta de parte da História Urbana do Recife. Com isso, quer-se falar que

[...] chega um momento em que um monumento pode ser olhado além do que era ou foi durante muito tempo: ele volta a ser visível de outra maneira, um semióforo portador justamente de “valores artísticos e histórico (HARTOG, 2015, p. 202).

Este semióforo carrega em si a potencialidade de discernir como uma sociedade se relaciona com o tempo, com as temporalidades. A ponte Maurício de Nassau cumpre este papel quando aglomera em sua estrutura vários tempos, vários símbolos e narrativas que perpassam a história recifense, tais como: 1 – a de um conde de Nassau como pai fundador da cidade, devidamente homenageado no passeio público; 2- a de monumento rememorativo de um Recife de antigamente,

pré-reformas do século XX e que se agarra a essa lembrança através de marcos no frontal das colunas da ponte; 3 – a de uma obra de modernização, atualizada com a técnica disponível no período e que renova o traçado urbano de uma cidade modernizada. Vê-se que isso é apenas um resumo rápido dos aspectos que se podem depreender dessa estrutura, entretanto o ponto da ponte como ferramenta para modernização é o que mais ganha destaque aqui.

Figura 23 – Ponte Maurício de Nassau na contemporaneidade



Fonte: Disponível em: <<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2017/06/heranca-holandesa-o-recife-de-mauricio-de-nassau.html>>. Acesso em: 18 out. 2019.

Para fechar tal análise e delimitar o recorte temporal proposto, deve-se então perscrutar uma última nuance relativa ao projeto de modernidade aqui examinado. Através dos usos do passado o intuito é mostrar como a modernidade, cruzando uma ponte, pode ir ao passado e reinterpretá-lo no presente.

5. USOS DO PASSADO, MONUMENTO HISTÓRICO E VALOR SIMBÓLICO

5.1 Usos do passado e modernidade

Apresentada em seu percurso histórico e relacionada à história urbana do Recife de início do século XX, a ponte Maurício de Nassau possibilitou um estudo sobre a modernidade, espaço e o imaginário na paisagem urbana. Passado este ponto, cabe ainda uma leitura sobre outro aspecto de sua estrutura após a reforma. A questão em voga é a relação passado-presente. A paisagem urbana, mais uma vez, entra em foco, utilizando-se da ponte com sua estrutura, para exemplificar uma das maneiras através da qual substratos de uma época podem ser usados para dar sustentação e compor um discurso ou prática no presente. Nesse caso, trata-se de travar diálogo entre Modernidade e Antiguidades e suas idealizações que se retroalimentam na composição do espaço urbano.

Como já foi exposto, o projeto de modernidade, no decorrer de sua implantação, passa pelo processo de modernização do ambiente urbano. Para tanto, sanitização, ordenamento, atualização técnica e embelezamento urbano são premissas postas para se alcançar aquele objetivo. Em concomitância, também se observam mudanças nos costumes e nas formas de vivenciar a cidade após a construção da nova paisagem. Diante disso, há toda uma esfera do simbólico a ser explorada para que um cenário de modernidade (TEIXEIRA, 1994) possa ser construído. Nesse espaço simbólico (BOURDIER, 1989) que se deseja construir, deve-se erigir elementos que passem as ideias caras à reformulação que se almeja: progresso, modernidade, civilização. Nesse movimento, no Recife, lançou-se mão do uso não só de profissionais, das técnicas e materiais estrangeiros, mas também de imagens que dialogassem, através de mímese, com as cidades já integradas à sociedade urbana e ícones da *belle époque*.

No processo de fazer tal simulacro de modernidade, uma característica ímpar merece destaque: a de se reaproveitar símbolos do passado. Para se fazer a leitura de tal narrativa, lança-se, aqui, mão dos usos do passado. O conceito de usos do passado permite explorar as relações, em um determinado recorte temporal, que se estabelecem entre o presente e o passado. O último é instrumentalizado pelo

primeiro, visando legitimações de discursos, práticas, conceitos, ideologias, normas comportamentais, que se pretende padronizar. Os agentes sociais, que se dispõem a criar essa ideia de continuidade com o passado, forjam uma narrativa de continuidade. Sendo assim:

[...] quando me refiro a ‘usos do passado’ não quero dizer que alguém na modernidade pôde ir ao passado e trazê-lo como foi ao seu mundo contemporâneo. As ideologias e conceitos do passado são interpretados no presente. Quando olhamos para nossas fontes e as estudamos, estamos (re)interpretando o que já se foi por meio de meros vestígios textuais ou materiais; fazemos representações, ou seja, tornamos presente algo que já está ausente. Quando me atento criticamente ao discurso que proclama qualquer continuidade entre passado e presente, faço-o porque alguns, em algum momento, pensaram que poderiam lograr tal transposição direta entre passado e presente (PINTO, 2011, p. 30)

Ao se colocar como sucessor de uma tradição, um grupo social almeja compartilhar aspectos e características observáveis da civilização-modelo em que se espelha. Entretanto, tal inspiração vale muito mais como argumento de ancestralidade e/ou autoridade do que necessariamente de um resgate das práticas pretéritas situadas em seu cenário original. Desse modo, os discursos do passado e suas memórias podem ser cooptadas pelo presente, com o objetivo de reforçar uma identidade, construir um sentimento de pertença. Ainda que essa memória e identidade com a qual se deseja um atrelamento não seja diretamente relacionada ao contexto cultural em questão. Como exemplo disso, tem-se a forma com a qual o período denominado de Antiguidade Clássica é usado de diferentes maneiras em distintos lugares:

De diferentes modos e em diferentes períodos, a Antiguidade Clássica foi constantemente retomada ao longo da História do Ocidente. Objeto de semelhantes interpretações, o mundo antigo frequentemente esteve presente na constituição das identidades nacionais, por exemplo, na legitimação de regimes autocráticos de direito e no pleitear de uma certa “herança” justificadora (ampla), utilizada por diferentes países - desde a Grécia e Itália à Portugal, Espanha, França e Alemanha, passando até mesmo por países como Estados Unidos e Brasil (SILVA, 2007, p. 32).

Assim, a categoria dos usos do passado serve para lidar com uma relação Modernidade – Antiguidade. Como será visto, “[...] a modernidade pode camuflar-se ou exprimir-se sob as cores do passado, entre outras, as da Antiguidade” (LE GOFF, 2003, p. 169). É neste ponto que a característica da modernidade de esgarçar a relação entre as categorias de espaço e lugar (TUAN, 1983) se põe como fator importante. No caso aqui abordado, tal estratégia é manifesta no fato de a paisagem urbana ser remodelada para abarcar elementos simbólicos que agem como evocadores de uma estética associada a sociedade urbana europeia, grande modelo

civilizacional em voga.

É através desta tentativa de criar uma legitimação derivada de uma continuidade cultural fabricada que se pode caracterizar os usos do passado. Quando há uma instrumentalização de noções e categorias do passado, sem uma ligação direta àquela realidade – visto que a influência exterior é cada vez maior no decorrer da modernidade – para que se possa consagrar práticas no presente. Ao importar um novo modelo de *urbe* para Recife, as reformas urbanas trouxeram consigo símbolos interpretados como relacionados ao mundo antigo e que estavam presentes nas escolhas arquitetônicas europeias.

É neste ínterim que se torna importante atentar para a formatação que a ponte ganha após as reformas. Agora requalificada e adequada aos ideais de modernização propostos na época, ela surge sem seus antigos ornamentos ligados ao passado colonial. Deslocaram-se as festividades populares e religiosas, modificou-se o espaço urbano e, assim, as vivências citadinas foram alteradas, frente a uma nova visão para a cidade. A ponte, outrora margeada pelos arcos, ao fim das reformas, ganhou novos signos de acordo com a proposta discursiva escolhida. Dessa maneira, as obras importadas da Fundação Val d’Osne¹², efígies de deidades greco-romanas, configuram-se como elementos exógenos ao panorama cultural regional.

Há, nessa estratégia, a utilização de referências e estereótipos ligados a uma Antiguidade como aspecto civilizador visto que, na França, fazia-se uso desses elementos de forma ornamental, e esse país era o grande norte cultural à época; importar essas figuras acabou por se provar imprescindível para formar o cenário de modernidade que se almejava. Fica-se, assim, com o entendimento de que:

Essas referências e essas permanências só fazem sentido em um projeto de identidade. E aí está mais um elemento indispensável para se chegar a uma definição de “clássico”: o projeto identitário. [...] Emblemas da Nação, emblemas da civilização. Símbolos neoclássicos, onde o prefixo ‘neo’ nos assinala a permanência e a finitude do que nos serve de uma espécie de parâmetro civilizador (CAIRUS, 2011, p. 128).

Para a tentativa de se parrear a sociedade urbana, moderna e ocidental, fez-se necessário civilizar e instaurar uma nova identidade na *urbe*. Parte desse processo deu-se através das escolhas do mobiliário urbano que foram ao encontro daquilo

¹² Sublinha-se aqui que estas não são as únicas obras da referida fundição no Recife. Ainda que um inventário exato e minucioso não tenha sido feito, não sendo este o objetivo nesta dissertação, alguns outros objetos podem ser apontados, tais como: a imagem de Nossa senhora da Conceição, localizada no Morro homônimo; Estátua do leão da sede do Sport Club do Recife; estátuas também ligadas a deidades e figuras mitológicas greco-romanas que adornam a Praça da República e o Museu do Estado de Pernambuco

que era de uso corrente nos centros europeus.

Assim, os usos do passado são ferramenta teórica útil ao tratar da transição da derrubada dos arcos e da colocação das estátuas. Acerca disso, há de se posicionar esta parte da pesquisa como um estudo, que não pretende ser da Antiguidade Clássica em si, mas que deseja analisar como ocorrem ressignificações e reinterpretções ligadas ao mundo antigo, em específico, ligados ao conjunto estatuário observado em centros urbanos. Para dar continuidade a este intento, faz-se necessário entender o papel mais amplo que tais imagens tinham nos cenários europeus, fazendo com que se tornassem matéria de exportação para distintos locais do mundo. Posteriormente, localizando-as no percurso histórico de utilização de elementos historicistas no Recife. De antemão, entretanto, há a que se lidar com algumas premissas estéticas que dão as bases para a utilização de uma arquitetura dita clássica.

5.2 Historicismo, Neoclássico e Modernidade

Colocada a ideia inicial de analisar a relação entre signos da Antiguidade na construção do espaço urbano da modernidade, cabe, neste momento, considerar parte das idealizações que perpassam esta conexão entre distintos tempos. Visto que a ideia de clássico ganha força quando pensada como elemento civilizador, resgatar elementos que tenham – ou que sejam interpretados dessa maneira – um vínculo com uma linha do passado tida em grande conta é essencial para dar sustentação a elementos que se desejam fixar no presente. Sendo assim, elementos arquitetônicos e artísticos também compuseram essa atividade de ressignificação de símbolos.

Diante disso, pode-se evocar uma arquitetura clássica para dar vazão a esses anseios de continuidade ou resgate de um passado do qual se deseja herdeiro cultural. Assim o clássico, observado nas fachadas das construções, cumpriria seu papel civilizacional ao se fazer presente no espaço público, construindo um ambiente onde aquilo que se vê é permeado de uma tradição retomada. Dessa maneira, as transformações urbanas têm o poder de impactar não só a estrutura física da *urbe*, mas também as práticas cotidianas, as vivências, ligações emocionais e experiências. Assim, o elemento simbólico da centralidade urbana (PESAVENTO, 2008) é manifestamente remodelado, imbuindo-se de facetas que desejam se colocar em um *continuum* arquitetônico e estético.

Esta premissa faz parecer que tal linha de desenvolvimento ininterrupta existiu de fato. Levando a crer que uma arquitetura clássica coesa e monolítica existiu durante o período referente à Grécia Antiga, sendo absorvida depois pelos romanos, e já na modernidade retomada pelos renascentistas.

Esse olhar sobre o passado “clássico” e sua apropriação nos tratados de arquitetura que começavam a aparecer no Renascimento estavam ligados não apenas ao conhecimento intelectual sobre uma experiência antiga que começava a ser muito positivamente avaliada, mas davam também base para a criação de projetos arquiteturais. O repertório clássico antigo fornecia referências para a produção de novos edifícios, mas assim como os romanos criaram novidades e as conectaram a um repertório grego anterior, os arquitetos renascentistas também eram bastante criativos: o clássico antigo era base para o desenvolvimento de soluções novas. E, além disso, aparecia a ideia de coerência entre a arquitetura clássica greco-romana e moderna (renascentista) marcada por um hiato “medieval” (FRANCISCO, 2015, p. 36-37).

Essa perspectiva desembocaria no neoclássico desenvolvido nos séculos XVIII e XIX, e depois no ecletismo. Esses dois estilos seriam outras recuperações dessa trajetória arquitetônica ímpar que é a clássica. Todavia, tal leitura é simplista e não se sustenta a partir do momento que se inquirir como a noção de clássico foi entendida e utilizada na modernidade e, mais especificamente, o que se entendeu por uma arquitetura clássica. Mais do que simples retomada, essas idas ao passado em busca de inspiração e validação configuraram-se como ressignificações desses elementos anteriores. Há, portanto, uma leitura através dos usos do passado a se fazer. A modernidade de certa forma inventa uma antiguidade e um clássico para chamar de sua, propondo-se, dessa maneira, a ser mais um ponto na linha sucessória da tradição. Desmistificando a abordagem,

É preciso notar que a arquitetura clássica pensada como um conjunto constituído por uma experiência antiga e ratificada por uma retomada moderna é baseada em um discurso também moderno. Não há efetivamente uma linha que conecte naturalmente essas experiências. Ou seja, houve uma apropriação feita pelos romanos de uma produção grega anterior e a formulação da ideia de uma continuidade que se sustentava de forma discursiva. Isto foi reativado muito posteriormente no século XV, reafirmando-se a noção de continuidade. [...]. Depois disso, são as retomadas específicas, destacando-se o neoclássico e o ecletismo (FRANCISCO, 2015, p. 37-38).

Através dessa atitude discursiva, podem-se desvelar tentativas de usar o passado para fins no presente. Ser legatário do império romano ou da cultura grega seria premissa básica para a inserção no grupo de países que compartilhariam a civilização ocidental. Dessa maneira, tem-se que

as narrativas sobre o presente, que tiveram como escopo o mundo antigo, evidenciaram e evidenciam um caráter marcadamente discursivo a respeito da Antiguidade, que por vezes foi inventada para atender aos interesses

daqueles que reivindicavam uma certa herança antiga, os seus beneficiários (SILVA, 2007, p. 27, 28)

Esta atitude para com a Antiguidade Clássica tem no Renascimento um momento ímpar. A visão de mundo humanista, que deu bases ao Renascimento europeu, tinha uma narrativa de retorno ao clássico como ponto alto da cultura e civilização. Não à toa que a Itália, com estruturas remanescentes do Império Romano, foi grande difusora das ideias renascentistas, após a redescoberta das obras dos antigos. Preterindo o período imediatamente anterior – *a posteriori*, denominada Idade Média –, os propagadores do humanismo renascentista elegeram o Mundo Antigo como base para seu próprio desenvolvimento. Num movimento pendular, a ida ao passado alicerçava a construção de um presente que avança, mas sem nunca perder de vista o já ocorrido, já que este é o mestre da vida¹³, sendo assim

o combate entre 'antigo' e 'moderno' será menos o combate entre o passado e o presente, a tradição e a novidade do que o contraste entre duas formas de progresso: o do eterno retorno, circular, que põe a Antiguidade nos píncaros e o progresso por evolução retilínea, linear, que privilegia o que se desvia da antiguidade. Foi no antigo que o Renascimento e o Humanismo se apoiaram para fazer a "modernidade" do século XVI, que se erguerá contra as ambições do moderno (LE GOFF, 2003, p. 173).

Por conta disso, é no período renascentista que há uma mudança na forma na qual os monumentos passam a ser encarados. É nesse momento que se pode falar no surgimento, no Ocidente, da observância do monumento histórico. Isto porque as estruturas passam a ganhar novos valores, agora, relacionados não somente a uma função de rememoração, mas também ligadas a noções estéticas e históricas. Se um monumento antes era encarado como uma obra que trazia à tona memórias compartilhadas e dava sentido e identidade a um grupo, passou-se a um deslocamento de função que priorizava o ideal de beleza ante o ideal de memória (CHOAY, 2006). Dessa maneira, os monumentos passaram a ser valorizados enquanto testemunhas históricas e obras de arte. Destacados como exemplos da grandiosidade de eras passadas e modelos a seguir, são selecionados de forma posterior a sua construção para dar cabo dessas novas funções na sociedade, assim:

¹³ Cabe ressaltar que o regime de historicidade (HARTOG, 2015) então em voga no século XVI privilegiava a ideia de *historia magistra vitae*. Um passado que ensinava através do exemplo às gerações futuras.

[...] o monumento é uma criação deliberada (*gewollte*) cuja destinação foi pensada a priori, de forma imediata, enquanto o monumento histórico não é, desde o princípio, desejado (*ungewollte*) e criado como tal; ele é constituído a posteriori pelos olhares convergentes do historiador e do amante da arte, que o selecionam na massa dos edifícios existentes, dentre os quais os monumentos representam apenas uma pequena parte (CHOAY, 2006, p. 25).

Diante dessa outra forma de ver estas estruturas, pode-se falar em um historicismo que abarca estilos artísticos e arquitetônicos. Esse movimento de referenciar um tipo específico de arte ligada ao período clássico – ainda que tal conceito de arquitetura clássica estivesse ligado a uma construção discursiva – incorre em um historicismo. Pode-se “desde el principio, asumir el término ‘Historicismo’, como aplicable a todas las manifestaciones que señale nun retorno ornamental a pueblos o períodos históricos” (CARVALHO, 1999, p. 18), de maneira que, ao longo da modernidade, estilos historicistas que se desenvolveram, sempre olhando para o passado e fazendo recortes acerca de um modelo ligado a uma civilização anterior.

Mais especificamente, no que tange ao campo arquitetônico, pode-se falar de um historicismo presente nessas tentativas de resgate de elementos de uma arquitetura clássica. Destacam-se, aqui, o neoclássico e o ecletismo – ambos observáveis na paisagem urbana do Recife entre meados do século XIX e início do XX – como estilos que expressam a interlocução entre Modernidade e Antiguidade.

Desse modo, faz-se necessário apontar os atributos gerais de tais estilos. O neoclássico desponta desde o século XVIII tendo em seu cerne um revivalismo de elementos construtivos gregos. De tal modo que se pode afirmar que

[...] uma questão fundamental para a avaliação de um edifício neoclássico: o paralelo com as formas antigas. Como vimos, as propostas neoclássicas são mais complexas que pura imitação, mas essas tentativas de reprodução específica de elementos de construções greco-romanas, sobretudo gregas, indica um método para a identificação de edifícios caracterizados como neoclássicos (FRANCISCO, 2015, p. 78).

Normalmente associado a uma contrapartida ao estilo barroco, teve como características uma discrição e elementos que evocavam racionalidade e ordem. Tais elementos ganharam espaço no Brasil no século XIX com a chegada da família real e a abertura dos portos. Sendo incrementados com a atuação dos artistas da Missão Francesa.

Já o ecletismo teve como elemento principal a junção de vários historicismos. As estruturas desse estilo foram compostas da mistura de aspectos de distintos estilos. Entretanto, deve-se apontar que o ecletismo teve na arquitetura clássica seu

principal referencial, mas tem por característica mesclar-se a outros revivalismos, positivando essa miscelânea de aspectos o ecletismo abre espaço para novas possibilidades artísticas

Diferentemente do que ocorreu em momentos anteriores da História da Arte quando os estilos substituíam uns aos outros (tal como ocorreu com o Classicismo renascentista, suplantado pelo Barroco, e este levado ao extremo pelo Rococó), a arquitetura Neoclássica não desapareceu, ou sequer perdeu força diante dos questionamentos e experiências com outros estilos estéticos. Ao contrário, a polêmica em torno da utilização de outras fontes iconográficas de inspiração [...] não termina com a vitória de um estilo sobre o outro, mas com a aceitação plena das várias possibilidades estilísticas, presentes não apenas nas formas neoclássicas ou góticas, mas também nas formas de inspiração egípcia, árabe, românica, chinesa, tirolesa e etc (LUZ, 2018, p. 64).

Concomitantemente, o ecletismo ainda carrega em si a permanência de elementos que se voltam ao clássico, dando a este o papel civilizador ou legitimador aqui já explanado. Assim, pode-se observar seu uso nos idos das primeiras décadas do século XX como estilo revitalizador das zonas urbanas que estavam sendo reformuladas, já que o objetivo era de modernizá-las e adequá-las a padrões de modernidade. Desse modo, ambos os estilos, neoclássico e eclético, remetem justamente a uma utilização que pode ser classificada nos seguintes termos:

en general aquella producción se traducía en términos como “modernidad” o “estética moderna”, que tenían para la época, un claro sentido de actualización tecnológica y artística y que, aparte de relacionar el ornamento historicista con la civilización europea, fue clave en el proceso de aculturación promovido por aquella arquitectura (CARVALHO, 1999, p. 18).

Com essa passagem, deseja-se apontar que o Brasil, apesar da distância para com a Europa e as civilizações clássicas, ao longo de sua história, propôs-se a partilhar desse horizonte cultural. Utilizando-se do recurso historicista, já usado em terras europeias, o desejo era de acenar para a construção de uma sociedade urbana nos moldes europeus, que incluíam a paisagem e estética urbanas. Assim, sob a ótica de uma interpretação dos usos do passado se pode analisar como tais historicismos agiram na molda do espaço urbano, sendo utilizados para construir um cenário de modernidade para a cidade. Postos esses pressupostos teóricos em voga, cabe, pois, ver como tais figuras foram tomadas de empréstimo pelo Brasil e Recife, chegando ao *locus* da reforma da ponte Maurício de Nassau como estudo de caso.

5.3 O clássico como ornamento moderno

A aceleração do processo de modernização de meados do século XIX e início do XX que tomou de assalto alguns dos principais núcleos urbanos do Brasil tinha entre uma de suas características principais a questão do embelezamento do espaço citadino. Para tal objetivo, foram importados tanto mão de obra estrangeira, quanto materiais, mas mais do que isso, um modelo de cidade moderna.

Um dos pontos de apoio para essa finalidade foi o uso do mobiliário urbano para caracterizar a cidade de forma que ela ressoasse como moderna. Esses artefatos ajudavam a ornamentar o espaço público, o qual, previamente, havia sido ordenado sob as noções do progresso modernizador. Dissuadidos de preservar parte de seu traçado antigo muitas das cidades, durante o processo de reformas, tomavam como necessário ocupar as lacunas deixadas por monumentos anteriores, ou os vazios criados pelos redesenhos urbanos com utensílios que aprimorassem sua paisagem.

E de onde vinham tais objetos? Mais uma vez devem-se voltar os olhos para os centros europeus, com a França em primeiro plano. Foi através da atuação das fundições artísticas desenvolvidas pioneiramente nesse país que grande parte de uma estética moderna atrelada a *belle époque* tem sua expansão.

A fundição artística nasceu nos anos 1830 na França no auge da Revolução Industrial. Segundo Dehault¹⁶ (1997, p. 2) a história da fundição artística, fruto do encontro da arte com a indústria” é, antes de tudo, a história da fundição de ferro, “material fetiche de um século XIX cuja palavra-chave era o progresso (TORINO, 2017, p. 91).

O encontro da arte com a indústria dá origem a uma arte em série, que permitiu um barateamento nos custos de reprodução dos objetos, popularizando o alcance das obras que poderiam ser copiadas e elaboradas a partir de moldes. O avanço tecnológico dava condições para a criação de um mercado voltado à exportação dos objetos decorativos produzidos agora em escala industrial.

Empresas especializadas na fabricação de produtos em ferro fundido como a Val d’Osne francesa, a Walter MacFarlane e a Sun Foundry escocesas, exportaram fontes, chafarizes, bebedouros, postes de iluminação, bancos, coretos para várias capitais brasileiras, selecionados e adquiridos através dos catálogos disponibilizados por esses fabricantes e seus representantes instalados no Brasil ou de publicidade, em jornais da época e também nas exposições universais (MONTENEGRO, 2014, p. 83).

Portanto, foi daí que surgiu a importância das fundições ou *Fontes d’Art* para entender como a dimensão visual das cidades foi sendo fabricada. Para além de meros enfeites corriqueiros ou modismo, esses objetos tornaram-se elementos

intrínsecos para que as cidades pudessem ter uma aura de modernidade.

Se na sua origem o mobiliário urbano era usado apenas com caráter decorativo, embelezador e compositivo dos espaços urbanos, sua função básica extrapola os limites de sua configuração, tornando-o agora parte integrante do cotidiano da cidade moderna passando a ser considerado um importante elemento morfológico na organização, comodidade e qualidade do espaço público em meados do século XIX e início do século XX (MONTENEGRO, 2014, p. 84).

Como se pode depreender para ser moderno era necessário parecer moderno. Este ideário captou a simpatia tanto do Estado quanto das classes políticas e econômicas influentes. Ao se falar das reformas urbanas apoiadas e financiadas por esses grupos, ficou patente que junto à necessidade econômica vinha também um imaginário de modernidade que ajudava a justificar as mudanças postas em práticas e as impulsionava, de modo que

A fundição artística despertou o interesse da burguesia que emergia vitoriosa, orgulhosa e convencida de sua missão civilizadora e desejosa de apropriar-se de símbolos de status, que se tornaram acessíveis por meio da arte em série. Estas obras assumiram na época uma conotação de requinte, prestígio, progresso e modernidade e eram adquiridas para afirmar as conquistas sociais (JUNQUEIRA, 2005, p. 26).

Cativados por esta perspectiva, os agentes sociais se propuseram a instalar em suas cidades os artefatos de ferro fundido que ajudassem o espaço urbano a parecer um membro pleno da sociedade ordeira e civilizada que se desejava. Estes objetos variavam desde elementos mais estruturais da arquitetura como gradis, varandas e fachadas até utensílios com traços mais ornamentais como vasos, urnas, candelabros e estátuas. Justamente as últimas que merecem maior destaque nesta pesquisa posto que foram a complementação final para a ponte Maurício de Nassau dar seu contributo a formação da paisagem moderna do centro do Recife.

Antes, porém, de falar das estátuas, deve-se comentar o papel de uma fundição específica, dentre as várias que existiam nos oitocentos e que adentraram o século XX expandindo sua área de atuação. A fundição em questão é a *Fonderies du Val d'Osne* originária da região nordeste da França, mais precisamente em Haute-marne, região da Champanhe Ardene, onde localizava-se a cidade de Osne-le-val e uma usina com uma produção de ferro fundido profícua pertencente a Jean Pierre Victor André.

Figura 24 – Catálogo da Fundição Val d'Osne



Fonte: Disponível em: <www.e-monumen.net>. Acesso em: 22 out. 2019.

Ampliando-se cada vez mais, a Val d'Osne foi aglutinando outras fundições rivais e aumentando seu alcance e influência, bem como seu catálogo. Para esse feito, muito contribuíram o papel desempenhado nas exposições universais que se deram a partir da década de 50 do século XIX. Vitrine da modernidade europeia, essas exposições tiveram o papel de divulgadora dos avanços técnicos, científicos e estéticos que se desenvolviam no continente europeu, propagando esses valores para as demais partes do mundo. Não à toa que as sedes das exposições eram os grandes pólos da sociedade urbana (LEFEBVRE, 2008), cidades integradas à lógica capitalista internacional de urbanização avançada e conectadas à ideologia do progresso como Londres e Paris.

Foi nessa conjuntura que a fundição Val d'Osne tornou-se a maior de seu ramo e principal propulsora da arte em série a nível mundial, sendo o Brasil a principal guarida das obras da fundição fora da França (TORINO, 2017). As obras dessa fundição espalharam-se por várias cidades: Porto (PEIXOTO, 2012), Lisboa (BARRADAS, 2015), Rio de Janeiro (JUNQUEIRA, 2005), Pelotas (SANTOS, 2012), La Plata, Valparaíso e Bueno Aires (LONGONI; SARUTTI; GOTELLI, 2002),

Valencia, Santiago (CONTRERAS, 2010), Recife (SILVA e PINTO, 2017). Inovadora não só no que tangia ao fabrico das peças a Val d'Osne, também foi capaz de elevar a fundição artística para além do patamar de mera copiadora de modelos:

No início, a usina fabricava principalmente balcões, gradis e guarda-corpos para janelas. O sucesso obtido com estas primeiras realizações incentivou o aumento e aperfeiçoamento da produção e Jean Pierre Victor André resolveu adquirir no Museu do Louvre vários modelos de estátuas da Antiguidade Clássica [...] O molde da famosa Vênus de Milo também está entre os que foram comprados e reproduzidos.

Da mesma forma, estátuas de escultores anteriores ao século XIX, que se destacaram por sua beleza, foram fundidas com a utilização de moldes provenientes de museus. [...]

O acervo das Fonderies du Val d'Osne, estimado em mais de 40 mil modelos, comprova a sua importância não só entre as fundições francesas, mas também em âmbito mundial (JUNQUEIRA, 2005, p. 24 e 30).

Atraindo para si artistas talentosos, que criavam obras originais para seu catálogo (Figura 24) que era uma das ferramentas que explicam esse grande alcance para as obras da Val d'Osne.

Las técnicas para imprimir y reproducir, así como el diseño y la tipografía, tendrían en los catálogos industriales todo un campo de experimentación y de avance. Junto al afiche y las postales, con las marcas en el vaciado de las mismas piezas de fundición, fueron las primeras herramientas de publicidad y mercadeo en La economía moderna (CONTRERAS, 2010, p. 76).

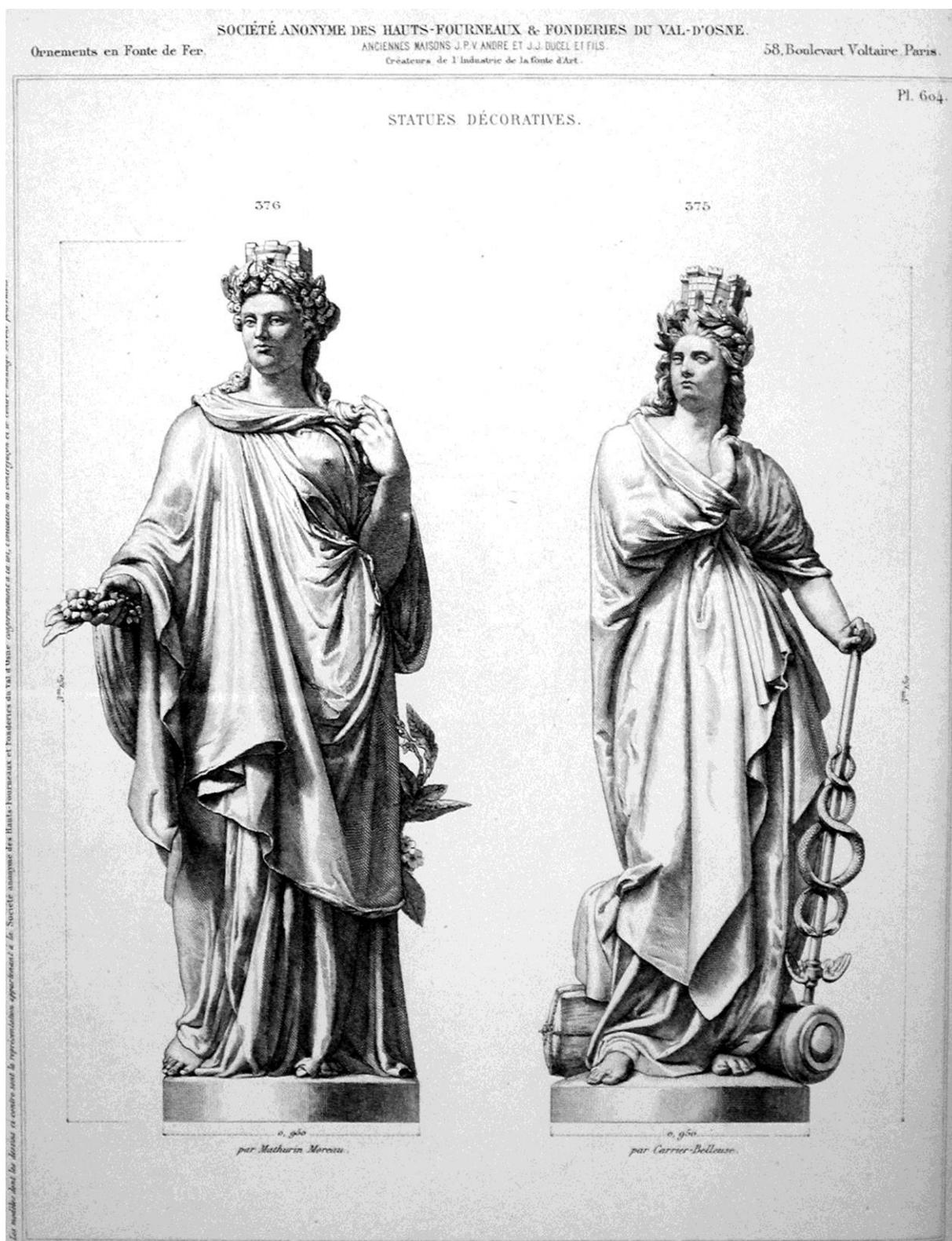
Grande ferramenta de propaganda, os catálogos de obras da fundição ficaram famosos ao serem distribuídos por seus representantes em várias cidades do mundo, difundindo de forma eficiente o que de melhor a empresa tinha a oferecer.

Figura 25 – A Justiça e Pallas de Velletri no catálogo da fundição



Fonte: Disponível em: <www.e-monumen.net>. Acesso em: 13 out. 2019.

Figura 26 – Ceres e Comércio no catálogo da Fundação



Fonte: Disponível em: <www.e-monumen.net>. Acesso em: 11 out, 2019.

Dessa forma, os catálogos eram a ferramenta perfeita para alcançar um público alvo sedento pelo que de melhor se poderia ter em relação ao mobiliário urbano.

Directamente vinculados con su origen moderno, es decir con la producción industrializada, en esos catálogos, auspiciados por empresarios que aplicaban novedosos criterios de promoción y mercadeo, se manifiestan varios de los temas característicos del pensamiento artístico de esos tiempos: los creadores miraban el pasado en busca de referencias para unos ideales de belleza que tal vez nunca fueron tan universales como diversos teóricos desearon. El objeto final, más allá de la modernidad de su origen industrial, muchas veces se refirió al pasado en su aspecto, y es que el gusto de los consumidores no había cambiado tan rápidamente como lo habían hecho las posibilidades de producción (CONTRERAS, 2010, p. 76-77).

Como bem observa Contreras (2010), voltar-se ao passado era uma forma eficaz de justificar uma ideia de belo universal que poderia ser utilizada de maneira generalizada. Logo, poderia ser exportada e inserida em qualquer local que desejasse evocar os valores da sociedade moderna. É justamente isto que ocorre no Recife exemplificado neste estudo pela colocação das quatro estátuas (Figuras 25 e 26) representativas de divindades do mundo greco-romano na ponte Maurício de Nassau.

5.4 Ponte Maurício de Nassau e os usos do passado

No Recife, existiu o uso de uma arquitetura e mobiliários urbanos atrelados a um ideário que tentava modificar a cidade para uma configuração de acordo com os preceitos da modernidade. Esse fato pode ser observado com um maior grau de intensidade ao menos desde o governo do Conde da Boa Vista. Nos idos dos anos 40 dos oitocentos, a cidade deu seus primeiros passos rumo à adequação de costumes e espaço urbano para uma modernização. Por isso, esse período inicial ficou marcado pela construção de vários edifícios públicos, no qual o estilo neoclássico despontava como estética dominante.

Já em meados do século XIX, notadamente na administração de Francisco do Rego Barros, futuro Conde da Boa Vista, a cidade parece se revestir de elementos emblemáticos da modernidade europeia. O que salta aos olhos do observador é a ornamentalidade do que então se entendia por moderno. São modos, comportamentos, hábitos sociais, que recobriam com um verniz civilizatório as toscas elites locais. [...]

A modernidade impunha desde a necessidade de se ter um porto modernamente aparelhado e ampliado nas suas dimensões, de se dispor de uma ampla rede de esgotos sanitários e fornecimento de água encanada, de se poder trafegar por ruas largas, calçadas e iluminadas, até o desejo de se mostrar elegante (TEIXEIRA, 1994, p. 32-33).

Vê-se que o ornamento é de grande importância para se criar um clima favorável para a modernização que se punha em marcha. Sendo assim, a estética neoclássica foi a dominante durante esse período, o que se pode notar na fachada de prédio datados desta época com os abaixo:

Figura 27 – Teatro de Santa Isabel



Fonte: Disponível em: <tiny.cc/xwoifz>. Acesso em: 2 out. 2019.

Figura 28 – Liceu de Artes e Ofícios



Fonte: Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/mcdemoura/2932436953/in/photostream/>>. Acesso em: 2 out. 2019.

Essa escalada modernizadora, como as posteriores, deveu muito à influência francesa. Legando aos bairros centrais várias construções com aspectos renovados e estilisticamente apropriados ao novo cenário ornamentado que estava construindo.

Em 1840, inicia-se um singular processo de transformação urbana no Recife, protagonizado pelos mestres de obra e engenheiros inicialmente alemães e em seguida franceses, quando se destaca Louis Léger Vauthier (1840-1846) e, posteriormente, o pernambucano José Mamede Alves Ferreira (1846-1865), ambos graduados na *École des Ponts et Chaussées de Paris*. Essa transformação tem uma forte repercussão na antiga ilha, com a construção de grandes edifícios públicos – Teatro de Santa Isabel (1844-1850), Casa de Detenção (1867), Biblioteca Pública, Liceu de Artes e Ofícios (1871-1880), Palácio do Governo (1841), Estação Central (1888-1890) e Mercado de São José (1872-1875) (REYNALDO, 2017, p. 30-31).

Desse modo, a colocação das estátuas na ponte Maurício de Nassau não pode ser considerada um elemento inédito e inesperado, mas sim entendida com um ato realizado em um ambiente favorável à estética historicista – marcadamente a neoclássica e posteriormente eclética. Pode-se, sim, tomar o ato de alocar as estátuas nas colunas da ponte como de tentativa de assimilação de um elemento exógeno à cultura local. Esse processo pode ser ligado a um fator recorrente em sociedades que passam pela modernização, que é o da discrepância cada vez maior que se dá entre o espaço e o lugar. O último é ligado a uma ideia de localidade onde as atividades sociais ocorrem e que acaba por sofrer cada vez mais com o alcance da influência externa, em nosso caso uma influência europeia que moldou parte das relações espaciais.

O advento da modernidade arranca crescentemente o espaço do tempo fomentando relações entre outros ‘ausentes’, localmente distantes de qualquer situação dada ou interação face a face [...] os locais são completamente penetrados e moldados em termos de influências sociais bem distante deles (GIDDENS, 1991, p. 22).

Abre-se mão, dessa forma, de parte das especificidades do lugar e das vivências e símbolos atrelados a ele, para que o espaço seja modificado sob a influência da modernidade. Em outras palavras, utilizando-se das críticas freyreanas as modificações na urbe recifense, poderia se dizer que:

O que se quer é o arrebicado; o açucarado; o confeitado Huysmansnismo de segunda mão a todo o pano. É desse furor não parecem escapar os próprios edifícios eclesiásticos. Também eles se têm deixado arrebicar e salpicar de confeitos. [...] Quanto a estátuas, vem o Recife ultimamente povoando-se delas em grande abundância (FREYRE, 2016, p. 299).

Estas estátuas datam de um dos catálogos da fundição Val d’Osne de 1876,

sendo fruto do domínio da técnica de trabalho em ferro fundido para fins artísticos. Essa “arte em série” propiciava a reprodução de esculturas em larga escala e acabou por atrair artistas importantes da época. Entre eles Mathurin Moureau (1821-1912), autor da Ceres-Deméter, e Albert-Ernest Carrier-Belleuse (1824-1887) que é o responsável pelas figuras do Comércio e da Justiça. Já a Minerva é uma cópia da Palas de Velletri, escultura que se encontra no museu do Louvre desde 1803, e que, por sua vez, remete a uma escultura do período helenístico.

Utilizando-se do livro “Monumentos do Recife” (FRANCA, 1977), observam-se as descrições de cada uma das esculturas. Primeiramente, sobre a Minerva, tem-se o relato “à esquerda (cais da Alfândega) a Cultura, uma mulher-símbolo da sabedoria e da inteligência, usando capacete à maneira de Minerva, e em atitude de quem discursa” (FRANCA, 1977, p. 48), segue-se falando sobre Ceres: “à direita, cais do Apolo, temos a Lavoura, isto é, a deusa Deméter-Ceres, padroeira dos campos cultivados, com espigas de trigo na cabeça e na mão direita” (FRANCA, 1977, p. 49), a terceira a ser descrita é a efígie do Comércio “[...] com torre na cabeça e coroa de louros; na mão direita o caduceu de Mercúrio; canhão e sacos de mercadorias, aos pés” (FRANCA, 1977, p. 49) e, por último, tem-se sobre a Justiça “à direita, temos a Justiça, com espada e balança” (FRANCA, 1977. p. 49).

Ceres, Minerva, Comércio, Justiça, (Figuras 29 a 32) são assim nomeadas as quatro estátuas aqui abordadas. Suas origens são francesas, mais precisamente, são advindas da fundição Val d’Osne. Ainda que o intento aqui não seja de discorrer uma análise das mitologias referentes a cada uma das figuras em questão, comentar brevemente sobre cada divindade e suas características míticas é interessante para melhor analisar as imagens que as esculturas representam.

Primeiramente, sobre Ceres, tem-se a referência que seja “an ancient Italo-Roman goddess of growth (her name derives from ker- ‘growth’), commonly identified in antiquity with Demeter”¹⁴ (HORNBLOWER; SPAWFORTH; EIDINOW, 2012, p. 355). Por sua vez, Deméter é classificada como

the Greek goddess of corn, identified in Italy with Ceres.[...] She is, however, certainly the goddess who controls all crops and vegetation, and so the sustainer of life for men and animals. [...] As deities of agriculture and growth, associated with a settled rhythm of life, Demeter and Kore were

¹⁴ Uma antiga divindade ítalo-romana do cultivo (seu nome derivando de ker- ‘cultivo’), comumente identificada em ancestralidade com Deméter

regarded as important influences in the development of civilization. (HORNBLLOWER; SPAWFORTH; EIDINOW, 2012, p. 430).¹⁵

Ambas as possibilidades simbólicas deixam clara uma associação à agricultura, lavoura e com plantio. Fatores cruciais para o desenvolvimento civilizacional e que se mantém basilares mesmo numa sociedade cada vez mais urbana. Mas que, como se deve ressaltar, ainda era majoritariamente agroexportadora, e, no caso do Recife, pautava-se no açúcar como produção com poderes estruturantes da sociedade.

Já Minerva é caracterizada por ser “an italian goddess of handicrafts, widely worshipped and regularly identified with Athena”¹⁶ (HORNBLLOWER; SPAWFORTH; EIDINOW, 2012, p. 957), com essa associação em mente há de se olhar também para os atributos correspondentes a Atena que “it extends beyond the ‘works’ of women to carpentry, metalworking, and technology of every kind”¹⁷ (HORNBLLOWER; SPAWFORTH; EIDINOW, 2012, p. 959).

Ou seja, uma divindade ligada à tecnologia e à técnica, extremamente relevante para uma cidade que estava se integrando aos avanços da sua época nesses aspectos. Um destaque a se fazer é que, das quatro estátuas, esta é a única que advém da Antiguidade propriamente dita. Esta estátua foi encontrada em 1797 por Vincenzo Pacetti nas ruínas de uma vila romana, provavelmente Troncavia ou Corti, próxima à cidade de Velletri, Itália (PELZER; ASHBY, 1913).

Seria uma cópia de uma efígie em bronze que dataria de 430 a.C. e é normalmente atribuída a Crésilas, escultor grego de origem cretense. As outras duas estátuas, enquanto personificações da Justiça e Comércio, apresentam marcas simbólicas que remetem a atributos associados a esses aspectos, respectivamente à espada e ao caduceu. Assim essas duas duplas de símbolos aludem a importantes aspectos que compõem uma sociedade próspera e ordenada.

O substrato da cultura greco-romana ressignificado que é apontado nesta análise é permeado por essa estrutura homogeneizante da Modernidade. Visto que

¹⁵ A deusa grega dos cereais, identificada na Itália com Ceres, [...] ela é, no entanto, certamente a deusa que controla todas os cultivos e vegetações, sendo assim a sustentadora da vida de homens e animais. [...]. Como deidades da agricultura e cultivo, associada com um certo ritmo de vida, Deméter e Kore foram consideradas como importantes influências no desenvolvimento da civilização.

¹⁶ Uma deusa italiana do artesanato, amplamente adorada e normalmente identificada com Atena.

¹⁷ Estende-se além dos “trabalhos” femininos, para carpintaria, metalurgia e tecnologia de todos os tipos.

o anseio era de projetar uma imagem de cidade moderna, foi preciso incorporar os modelos ocidentais das cidades que já estavam devidamente inseridas na ordem da Modernidade. Dessa forma, pode-se ler nas efígies da ponte mais uma idealização contemporânea da Modernidade, influenciada pelas relações dos usos do passado, do que matéria explícita do Mundo Antigo.

Este modelo adotado com o uso das estátuas é primordialmente francês. Bebendo não só das formas adotadas nas reformas haussmanianas, mas também de tradição francesa mais antiga – ao menos desde o começo da Primeira República – do uso de imagens femininas simbolizando aspectos e valores políticos e culturais que se desejavam representar nos monumentos públicos.

Entre os muitos símbolos e alegorias utilizados, em geral inspirados na tradição clássica, salienta-se o da figura feminina. Da primeira a Terceira República, a alegoria feminina domina a simbologia cívica francesa, representando seja a liberdade, seja a revolução, seja a república (CARVALHO, 2017, p. 79).

Figura 29 – Ceres – Deméter



Fonte: Disponível em: <www.e-monumen.net>. Acesso em: 3 out. 2019.

Figura 30 – Minerva



Fonte: Disponível em: <www.e-monumen.net>. Acesso em 3 out. 2019.

Figura 31 – Comércio



Fonte: Disponível em: <www.e-monumen.net>. Acesso em: 3 out. 2019.

Figura 32 – Justiça



Fonte: Disponível em: <www.e-monumen.net>. Acesso em: 3 out. 2019.

As estátuas podem ser tomadas como representações de um aspecto de modernidade, na medida em que, são signos que ocupam a ausência do moderno que se desejava promover, remetendo-se a uma Antiguidade idealizada para validar a construção de uma paisagem urbana digna de um centro moderno.

Construindo imagens concebidas sob a influência da tradição clássica, assim como ressignificando aquelas concebidas neste período, vide o caso da Palas de Velletri, há uma reutilização de um substrato da cultura greco-romana que se apresenta ressignificado na sociedade moderna. Na França da Terceira República a tradição clássica teve influência no que toca a simbologia cívica, a organização do ensino e a política. Tal presença no imaginário republicano parece ter refletido na “arte em série” das fundições levando aos aspectos estéticos das obras de características neoclássicas (SILVA; PINTO, 2017, p. 59).

A simbologia que remete a Antiguidade Clássica entraria nesse jogo para dar bases de legitimidade e sustentação simbólica, pois o ideal seria traçar uma linhagem que remetesse até esses períodos encarados à época como epítomes e/ou momentos fundadores da civilização ocidental

A construção icônica e textual do corpus das antiguidades, tanto clássicas como nacionais, permite às sociedades ocidentais prosseguir seu duplo trabalho original: construção do tempo histórico e de uma imagem de si mesma enriquecida de modo progressivo por dados genealógicos (CHOAY, 2006, p. 206).

Retomando o processo de colocação das estátuas temos que: durante os trabalhos de reformulação da ponte no século XX o poder público lançou mão de um concurso para que fossem elaboradas maquetes de estátuas que deveriam ornar as extremidades da ponte. A ideia inicial, como relatada no Diário de Pernambuco de 5 de junho de 1917, era de que se erigissem estátuas do Conde da Boa Vista, Barão de Lucena, Maurício de Nassau e Marquês de Olinda nas quatro colunas da ponte, que ficariam a cargo do escultor Bibiano Silva. Foram pensadas 3 alternativas (Figura 33) de modelos para se escolher. Uma delas era de que fossem feitos monumentos que fizessem referência de forma alegórica a grandes acontecimentos da história de Pernambuco.

O talentoso artista pernambucano executou em barro o projecto dos constructores; executou outro com as modificações que julgou necessárias e finalmente fez outro de inspiração sua. [...]

Tivemos ocasião de vel-os. O 1º, conforme o projecto, representa modesta estatua do conde da Boa Vista, sobre pequeno pedestal em que se vê uma águia ferida. Não nos parece de bom gosto o assentamento de estatuas em columnas de postes.

O 2º representa a mesma estatua em posição de mais destaque.

O 3º é o grupo idealizado por Bibiano. O talentoso escultor pretende em cada extremidade da ponte colocar um episodio da historia: a restauração de Pernambuco do domínio hollamndez em 1654 como prodromo de nossa independência; o brado de republica de 1710, no Senado de Olinda, como a tentativa mais pronunciada da independência; a revolução de 1817 como quase afirmação da nossa liberdade e finalmente o grito do Ypiranga como a realização das aspirações dos pernambucanos, nos séculos XVII, XVIII e XIX (PORTO..., 1917, p. 3).

Essa alternativa é confirmada por trecho de relatório de construção da ponte:

A primeira idea foi collocar nas entradas da ponte, quatro grupos alegóricos da historia pernambucana, deixando-se as faces da base para medalhões com retratos de homens celebres na vida do Estado, mas já desaparecidos. Com previa auctorização do Excm. snr.dr. Governador, foram ouvidos quatros esculptores, chegando um deles o snr. Bibiano Silva fazer maquetes, que se acham na directoria de Obras, e discripções que se acham na Secretária Geral (OLIVEIRA, 1917, p. 21).

Figura 33 – Esboços das estátuas para a ponte Maurício de Nassau



Fonte: PARA..., 1917, p. 1.

Entretanto, a ideia foi abandonada por conta dos custos, assim, o governador “resolveu por ao lado a ideia de se collocar grupos allegoricos e mandou fossem collocados quatros candelabros, por enquanto, deixando-se para depois a obra de embellezamento” (OLIVEIRA, 1917, p. 21). Mesmo tendo sido pago por seus serviços, já que seus honorários estavam previstos no orçamento final do relatório da construção da ponte, o artista Bibiano nunca logrou pôr suas ideias em prática.

Reafirma essa preocupação acerca dos custos do empreendimento o governador José Rufino, sucessor de Borba, e, no fim, o responsável pela colocação das estátuas na ponte

[...] para dar-vos uma pallida idéa do custo dos serviços feitos por administração do Estado eu reporto-me ao relatório do engenheiro chefe dessa repartição ao Secretario geral, onde se encontra o custo de 6073\$550 para montagem e pedestaes das quatro estatuas colocadas na ponte Maurício de Nassau. Não ha a quem accusar por tão elevado custo daquele trabalho; é que todo serviço por conta das administrações publicas é fatalmente mais caro, demorado e falho, do que é outra prova o estado em que se encontra o calçamento da mesma ponte (CAVALCANTI, 1921, p. 16).

Esta situação onerosa, todavia, não foi impeditivo para que a colocação das estátuas se realizasse. Imagens não das personagens e figuras históricas da cidade

e região, mas sim de símbolos que remetem à construção dos ares de modernidade. O fato de tais esculturas darem forma a deidades ligadas à Antiguidade Clássica não é fator de causar estranheza, mas pelo contrário, se coaduna com a estética aventada para o tipo de ambiente moderno que se recomendava no período abordado. Ir ao passado, ainda que idealizado, buscando por referências, é manobra usual quando há necessidade de legitimação de determinada prática no presente. Assim, pode-se fazer uma ilação do porquê da preferência por tais efígies na composição da Ponte Maurício de Nassau. As mulheres que margeiam a ponte são mais que peças de arte, extrapolam seu valor artístico, sendo destacadas pelo seu valor histórico (RIEGL, 2014).

Assim, ao se falar de uma modernidade que cruza a ponte, refere-se a esta tomada do espaço urbano por elementos que se prezam a modernizar a cidade não apenas na perspectiva da mudança de técnicas de construção, mas na reprodução do aparato simbólico modernizante. Estes elementos adicionam novas camadas temporais no conjunto da cidade, e soterram os elementos anteriores — ainda que isso não seja feito de forma total. Encerra-se, assim, a última reforma da ponte Maurício de Nassau. Mas jamais acaba sua influência por sobre a cidade que ela ajuda a ligar.

Há uma velha ponte no Recife que nos fala muito de perto, pelos fundamentos da própria história. [...] a nossa velha ponte Maurício de Nassau é algo mais profundo e sensível do que a própria argamassa de concreto e ferro que se nos oferece aos olhos a perspectiva material e composição técnica construtiva.

Ela tem seu inconfundível prestígio a projetar-se na vida geral da cidade, através dos séculos, como uma simbiose definida de progresso material e argumentos sociais (GUERRA, 1950, p. 1).

É de ligações que esta ponte é construída, para além do cimento armado que lhe dá sustentação. Ligações físicas, unindo as margens dos bairros centrais da cidade, Santo Antônio e do Recife. Outrossim, liga várias temporalidades cada uma mais ou menos aparente em sua estrutura, mais ou menos soterrada na memória dos usos do centro urbano. No decorrer da sua última reforma, serviu de contato entre um Recife dito de antigamente, com um Recife que se prometia moderno. Continua, ainda hoje, como monumento histórico a aglutinar diferentes signos, vivências e significados, ajudando a construir o espaço ao seu redor e o preenchendo de sentidos.

Nos dias atuais, a ponte Maurício de Nassau segue marcando a paisagem do Recife. Seus elementos arquitetônicos se mantêm os mesmos desde sua última reforma – descontando-se os efeitos das intempéries do tempo. Seu translado

continua a ser usado, tanto por pedestres como por carros e ônibus que a perpassam, no percurso entre as ilhas que formam o centro da cidade.

Uma característica bastante importante é que a Avenida 1º de Março, via de uma de suas ligações, corta a Avenida Dantas Barreto, corredor de tráfego e comércio que se estende do Bairro de Santo Antônio ao Bairro de São José. A Ponte Maurício de Nassau tem o trânsito em mão única, do bairro do Recife ao bairro de Santo Antônio. [...]

A partir da observação livre foi constatado que o fluxo nesta ponte pode ser considerado médio, caracterizado por um maior número de ônibus, com baixa intensidade de pedestres. Outra particularidade desta ponte é o tipo de usuários e suas finalidades. Assim como na Ponte Buarque de Macedo, a maior parte destes usuários vem ao centro com a finalidade de trabalhar nos edifícios empresariais, bancos e empresas de administração indireta do governo localizados no bairro do Recife, pois a intensidade do fluxo é variável e os horários de maior intensidade de fluxo são pela parte da manhã, quando os usuários estão se deslocando para o centro da cidade e no final do dia, quando retornam para suas residências (JORGE, 2007, p. 129).

Relembrada pela população como a mais antiga das pontes do centro da cidade (JORGE, 2007), mostra-se presente ainda no imaginário dos habitantes. O nome que carrega faz rememorar a estadia dos holandeses, elemento marcante da história recifense, que, até hoje, graça de popularidade entre os habitantes da capital. Sendo assim, após mais uma de suas reformas, ela encontra-se novamente integrada ao cotidiano da cidade que integra. Construindo nova vivências e acumulando ainda mais camadas de tempo em sua já rica história.

No decurso do século XX e XXI, a marca indelével da ponte Maurício de Nassau na história urbana não deixou de ser retomada pelo poder público. Se nos anos 10 do século passado era tomada como propagadora das imagens de modernidade que se desejava, nos últimos anos, teve seu papel histórico reforçado por peças e projetos governamentais.

Como exemplo disso, uma peça publicitária promulgada pelo Governo do Estado intitulada Revista Recife Te Quer (2010), que visava propagar as atrações com capital turístico da cidade. Em determinado momento afirma-se que Recife é a segunda cidade brasileira que possui mais elementos franceses em ferro do século XIX produzidos pela Val D’Osne, nesse contexto destaca-se a afirmação título de tal segmento: “Recife com Ares Franceses”. Retomam-se as figuras valorizando-se um potencial latente relacionado ao turismo. Dentro desta ação mantém-se viva a apropriação imagética de aspectos do Mundo Antigo, mas agora sua procedência francesa é significativa dentro de um discurso que a valoriza como chamariz turístico. (SILVA; PINTO, 2017, p. 67).

Outro exemplo é a da presença da ponte nos roteiros turísticos desenvolvidos pela Secretaria de Turismo e Lazer da cidade do Recife. Ao se conferir o site do programa “Olha! Recife”, projeto dedicado a excursionar pelo centro da cidade apreciando os pontos turísticos e expandindo o conhecimento dos cidadãos sobre a

história do Recife¹⁸, a Maurício de Nassau consta em 9 dos roteiros propostos. Os passeios variam nas temáticas e abordagens – há encontros a pé, de ônibus, bicicleta e barco –, mas a ponte Maurício de Nassau encontra-se em distintas alternativas. Seja meramente como um dos corredores a se passar quando de uma excursão entre os bairros do centro, ou como matéria de destaque na temática proposta. Destacam-se, nesse último, os roteiros do Recife Francês, Recife Holandês, e O Boi Voador. Vê-se neles a grande amplitude de abordagem histórica que a ponte tem, que permite recuperar distintas temporalidades da história urbana recifense.

Nesse espaço, descreveu-se o processo de modernização de inícios do século XX, correlacionado a um imaginário cidadão específico, sendo como a modernidade relaciona-se com a construção do espaço público da cidade. Este espaço urbano é dotado de significados e símbolos que podem ser ressignificados através das relações sociais e vivências, sendo que a mudança na estrutura física mutabiliza tais relações. No caso aqui abordado, adotou-se a premissa referente a uma centralidade urbana que diz respeito a como o centro da *urbe* é prenhe de tal poder simbólico e como está se relaciona ao seu entorno.

Utilizando-se da reforma da ponte Maurício de Nassau, ocorrida em 1917, analisou-se como esta modernidade ganha sentido diante da perspectiva de uma destruição criativa e dos usos do passado. Isso posto, a referida ponte e a reformulação de seu conjunto arquitetônico estiveram inseridas num projeto modernizador que ocorreu no nível nacional no território brasileiro durante as primeiras décadas do século XX. Espécie de compra de bilhete para entrar no espetáculo da modernidade ocidental, as reformas urbanas deste período, para além de atingir as demandas econômicas, também atuavam como propulsoras de um ideal de modernidade propalado na época. Todo um discurso de modernização é usado de base seja para dar início às obras, mas também para justificá-las após o término. Os aspectos físicos alterados põem esses discursos em prática e desvelam a atuação do poder público de promover essa urbanização que sorve, para se legitimar, aspectos exógenos a seu território, utilizando-se do modelo estrangeiro

¹⁸ Reproduz-se aqui os objetivos do projeto Olha! Recife, disponíveis em <<http://www.olhareci fe.com.br/projeto.php>>.

O programa de Sensibilização Turística da Secretaria de Turismo e Lazer do Recife consiste em levar à sociedade uma nova oportunidade de lazer, agregada a oportunidade de obter um novo olhar sobre a cidade. Os objetivos são: elevar o sentimento de pertencimento da sociedade e autoestima, promover novas ideias e posturas sociais de valorização das tradições socioculturais e da vocação turística do Recife. Destaca-se também a importância da atividade turística no Recife como fator de sustentabilidade econômica, defesa e preservação do patrimônio histórico e cultural.

como imagem a se emular.

Dessa maneira, a ponte Maurício de Nassau serve não só como uma conexão entre bairros, mas também uma tentativa de unir a cidade recifense, que passava por transformações sociais, a uma lógica modernizante. Uma ponte que permitia a *urbe* traçar seu caminho para a modernidade, carregada de uma simbologia que dialogava com o ideal, adequando-se ao novo cenário de centralidade urbana que se pretendia.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ponte Maurício de Nassau apresentada nesta dissertação foi apenas um recorte da rica história que essa estrutura tem a oferecer quando se trata de desvelar aspectos da História Urbana do Recife. A tríade que pautou a investigação historiográfica realizada foi: modernidade, espaço e usos do passado, categorias imprescindíveis para a análise proposta.

A modernidade, ou o anseio de que esta se realizasse, foi o fio condutor para que grande parte das mudanças urbanas ocorressem ao longo de vários dos momentos do Recife. Mais especificamente, a modernidade pode se plasmar na dimensão visual da cidade, posto que traçou um modelo imagético, simbólico e paisagístico a ser seguido para aqueles que desejavam que sua *urbe* fosse um grande centro pronto para demonstrar ares modernos. Para estimular o processo de modernização, estavam sempre presentes as necessidades econômicas, políticas e culturais. Essas deram o tom para que a ponte Maurício de Nassau sofresse variadas intervenções ao longo de sua existência, sempre mirando a modernização e otimização de suas funções. Destacando-se a sua derradeira reforma entre 1913 e 1920, que trouxe sua última versão – ao menos até que novas intervenções se realizem.

A relação entre a modernidade da *belle époque* e o espaço urbano deram forma a centralidade urbana da cidade. Decorrendo da característica do espaço para ser tanto fruto da ação humana como palco onde ela ocorre. Desse modo, em uma sociedade que desejava pela modernização, faz todo sentido que seu espaço seja rearranjado. Se costumes, modos, formas de convivência são afetadas pela modernidade, os espaços públicos onde aqueles atos acontecem também são modificados, existindo uma retroalimentação entre produção do espaço e processo de modernização porque a cidade, em última instância, é uma realização das atitudes humanas que a constroem a partir de um processo histórico. O espaço, idealizado, pensado e efetivamente redesenhado, é mais uma camada a se modernizar.

Portanto, a ponte Maurício de Nassau, foi modelo e testemunha das ações modernizantes que transformaram o espaço e alteraram suas dinâmicas diretamente. Como um dos principais lugares – e, aqui, destaca-se o lugar como a faceta mais intimista do espaço, aquela que melhor entrega a relação de afetividade e pertencimento que as pessoas desenvolvem com o espaço que

produzem e vivenciam – da centralidade urbana foi caracterizada para ser um baluarte da modernidade que o centro do Recife se propôs a construir.

A ponte, apesar das frequentes reestruturações e descaracterizações, perdurou tanto na qualidade de uma das principais vias urbanas, como na forma de uma aglutinadora de memórias da cidade. Com sua inauguração longeva e localização estática ao longo dos anos, sua estrutura é repleta de múltiplas temporalidades, podendo ser relacionada, em seu estado atual, a vários momentos históricos do Recife. Pode-se ler, através de suas colunas, placas, estátuas, inscrições, nomenclatura, forma e até mesmo material de construção, rastros e alusões diretas a diferentes paisagens, ritos e acontecimentos que deram sentido à centralidade urbana onde a ponte Maurício de Nassau está incrustada.

Por isso, a força que a ponte tem quando se trata do imaginário da cidade. Reconhecida tanto pela população quanto pelo governo como ponto importante da paisagem, manteve durante sua trajetória a capacidade de influir no tráfego e passeio o público, sendo vitrine da técnica e discurso em voga em cada momento que sofreu reformulações. A ponte, acumulou passados na sua via, mas sempre foi refeita pensando no futuro. No século XX esse contorno se exacerba com a ponte sendo o meio de ligação para uma modernidade. O passado e o moderno do Recife se tangenciando e relacionando na mesma estrutura.

Essa relação, em um primeiro momento, contraditória faz sentido quando se pensa nela através dos usos do passado. A modernidade, por mais que rompa com o que veio antes, jamais é cisão total. Pelo contrário, por várias vezes, utiliza-se de aspectos – em geral, idealizados – do passado para que possa ter uma base legitimadora de seu processo de modernização. Em parte, por isso que a ponte Maurício de Nassau foi remodelada, abandonando seus arcos com séculos de existência, mas ligados a uma estética colonial. Ao mesmo tempo, promoveu-se o uso de estátuas, que embora não dialogassem com a cultura regional, tinham a potencialidade de ajudar a construir um simulacro de modernidade almejado. Afinal, não bastava tentar ser moderno, era necessário parecer moderno. E com isso ideais de sanitização, ordenamento e embelezamento da cidade foram importados e postos em prática, todos observados na reforma de 1917 da ponte em questão.

Elencadas as características que a ponte Maurício de Nassau obteve e os processos pelas quais ela passou em parte de seu percurso, não se esgotam suas possibilidades de estudo. Entretanto, o que foi feito até aqui foi desvelar parte

importante de como o Recife desenvolveu seu centro. Essa historiografia do urbano, usando uma das pontes da cidade, analisa como o espaço se relaciona a facetas do imaginário numa cidade, observando como um ajuda na formação do outro ao longo do itinerário de formação dos lugares. Diante disso, a certeza que se tem é que, enquanto a ponte Maurício de Nassau, seguir existindo continuará marcando de forma indelével a paisagem da cidade.

REFERÊNCIAS

- A PONTE Mauricio de Nassau. **Diario de Pernambuco**. Recife, 18 dez. 1917. p. 3.
- ALBUQUERQUE, M. Z. A. D. **Espaços livres públicos inseridos na paisagem urbana: Memórias, rugosidades e metamorfoses: Estudo dos parques urbanos 13 de Maio, Recife-Brasil e do Tiergarten, Berlim-Alemanha**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) –Universidade Federal de Pernambuco, Recife. 2006.
- APONTAMENTOS do mez de março de 1863. **Folhinha Catholica: Para o ano de 1864**. Recife, 1863. p. 193.
- ARGAN, G. C. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- ARRAIS, R. **A capital da saudade: destruição e reconstrução do Recife em Freyre, Bandeira, Cardozo e Austragésilo**. Recife: Bagaço, 2006.
- _____. **O Pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.
- BANDEIRA, M. **Estrela da Vida Inteira (poesias reunidas)**. 2.ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1970.
- BARLÉU, G. **O Brasil holandês sob o Conde João Maurício de Nassau: história dos feitos recentes praticados durante os oito anos no Brasil e noutras partes sob o governo do Ilustríssimo João Maurício de Nassau, etc.**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial (Edições do Senado Federal, v. 43), 2005.
- BARRADAS, S. **A produção de mobiliário urbano de fundição**. Tese (Doutoral em Historia) – Universitat de Barcelona. Barcelona. 2015.
- BARROS, J. D. **História, Espaço, Geografia: diálogos interdisciplinares**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2017.
- BARROS, S. A Reforma do Bairro do Recife. **Revista Arquivos**. Recife, v. 1, n. 1, p. 93-96, 1942.
- BENEVOLO, L. **História da arquitetura moderna**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.
- BENJAMIN, W. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7.ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- BERMAN, M. **Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BLOCH, M. **Apologia da história, ou, o ofício do historiador**. São Paulo: Jorge Zahar, 2001.

- BORBA, M. A. P. **Mensagem do Governador do Estado a Assembleia**. Recife:[s.n.], 1919.
- BOURDIER, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.
- CAIRUS, H. O lugar dos clássico hoje: o supercânone e seus desdobramentos no Brasil. In: THAMOS, B. V. G. V. E. M. **Permanência Clássica: visões contemporâneas da antiguidade greco-romana**. São Paulo: Escrituras, 2011.
- CARDOSO, J. Observações em torno da História da cidade do Recife no período holandês. **Revista do SPHAN**. Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 383-406, 1940.
- CARLOS, A. F. A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.
- CARVALHO, J. M. **Formação das Almas - O Imaginário da República no Brasil**. 2.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.
- CARVALHO, M. R. **Recife (1890-1930), la transposición de una Estética Moderna**. Tese (Doutoral em Historia) – Universitat Politecnica de Catalunya. Barcelona. 1999.
- CAVALCANTI, J. R. B. **Mensagem do Governador do Estado a Assembleia**. Recife: [s.n.], 1921.
- CAVALCANTI, V. B.; MOTA, M. **Recife do corpo santo**. Recife: Conselho Municipal de Cultura, 1977.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. 3.ed. São Paulo: Ed.UNESP, 2006.
- CIDADES Decadentes. **A Província**, Recife, 27 out. 1904. p. 5.
- COMPANHIA Constructora em Cimento Armado. **Diario de Pernambuco**, Recife, 13 mar. 1918. p. 5.
- CONCEIÇÃO dos Militares. **Diario de Pernambuco**. Recife, 8 nov. 1948. p. 5.
- CONTRERAS, M. S. Los catálogos de piezas constructivas y ornamentales em arquitectura: artefatos modernos del siglo XIX y patrimonio del siglo XXI. **Anales del Instituto de investigaciones estéticas**. Cidade do México, v. 1, n. 97, p. 71-100, 2010.
- CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2002.
- COSTA, F. A. P. D. Os Arcos da ponte do Recife. **Almanach de Pernambuco**, Recife, v. 1, n. 5, p. 17-22, 1903.
- _____. Os Arcos da ponte do Recife. **Almanach de Pernambuco**. Recife, v. 1, n. 5, p. 17-22, 1903.
- COUTO, D. L. **Desagravos do Brasil e glórias de Pernambuco**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981.
- DINIZ, F. M. A aventura do urbanismo moderno na cidade do Recife, 1900 - 1965.

- In: LEME, M. C. D. S. **Urbanismo no Brasil - 1895 - 1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999, p. 140-153.
- ELIADE, M. **O sagrado e o profano**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- FRANCA, R. **Monumentos do Recife: estátuas e bustos, igrejas e prédios, lápides, placas e inscrições históricas do Recife**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1977.
- FRANCISCO, G. D. S. **Breve introdução à arquitetura clássica em São Paulo**. São paulo: Cultura Acadêmica, 2015.
- FREYRE, G. Do bom e do mau regionalismo. **Revista do Norte**. Recife, v. 2, n. 5, não paginado, 1924.
- _____. **Tempo de aprendiz: Artigos publicados em jornais na adolescência e na primeira mocidade (1918-1926)**. 2.ed. São Paulo: Global, 2016.
- GAZETILHA. **Jornal do Recife**, Recife, 23 dez. 1865. p. 1.
- _____. **Jornal do Recife**, Recife, 9 fev. 1866. p. 1.
- GIDDENS, A. **As Consequências da Modernidade**. São Paulo: Ed.UNESP, 1991.
- GOMES, L. Docas do Recife. **Diário de Pernambuco**. Recife, 3 mar. 1903. p. 1.
- GONÇALVES, J. R. S. Monumentalidade e Cotidiano: os patrimônios culturais com gênero de discurso. In: OLIVEIRA, L. L. **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- GUERRA, F. Recordações de Uma Velha Ponte. **Diário de Pernambuco**, Recife, 22 out. 1950. P. 1-8.
- HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.
- HARTOG, F. **Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2015.
- HARVEY, D. **Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 17.ed. São Paulo: Edições Loyola, 2008.
- _____. **Paris: Capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015.
- HOBBSBAWN, E. **A Era das revoluções: Europa 1789 - 1848**. 21.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007.
- HORNBLOWER, S.; SPAWFORTH, A.; EIDINOW, E. **The Oxford Classical Dictionary**. 4.ed. Oxford: Oxford University Press, 2012.
- JORGE, E. R. D. C. **Os significados das pontes na paisagem do centro da cidade do Recife**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2007.
- JUNQUEIRA, E. **Arte francesa do ferro no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro:

Memória Brasil, 2005.

KOSELLECK, R. **Futuro Passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos.

Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2006.

_____. **Estratos do tempo**: estudos sobre história. Rio de Janeiro: Contraponto, 2014.

LE GOFF, J. **História e memória**. 5.ed. Campinas: UNICAMP, 2003.

LEFEBVRE, H. **Introdução à modernidade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

_____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

SILVA, M. A. D. A ponte no papel: atravessando a história de Recife nos mapas dos séculos XVII e XVIII. In: I SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA. 1, 2011, Paraty. **Anais...**: Paraty: BCH, 2011, p. 1-14.

LONGONI, J.; SARUTTI, J. L.; GOTELLI, R. Restauracion y puesta em valor de esculturas metalicas. In: I JORNADA DE TÉCNICAS DE REPARACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO. 1, 2002, La Plata. **Anais...** La Plata: [s.n.], 2002.

LUBAMBO, C. W. **O bairro do Recife**: entre o Corpo Santo e o Marco Zero. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.

LUZ, J. K. F. D. **A face popular da arquitetura historicista: O ecletismo vernáculo no Centro do Recife**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural de Pernambuco. Recife, 2018.

MATHEUS, M.; CARNEIRO LEÃO, H. **Album de Pernambuco**. Recife: editora do autor, 1933.

MEDEIROS, R. D. M. H. **Arquivos & Coleções fotográficas da Fundação Joaquim Nabuco**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 1995.

MELLO, E. C. D. Imanges do Brasil holandês 1630 -1645. **ARS**. São Paulo, v. 7, n. 13, p. 160-171, 2009.

MELLO, J. A. G. D. **Tempo dos flamengos**: Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. 4.ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2001.

MELO, M. Relatorio de 1917. **Diário de Pernambuco**. Recife, 1 fev. 1918. p. 3.

MENESES, U. T. B. de. Fontes visuais, cultura visual, História visual. Balanço provisório, propostas cautelares. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 3, n. 45, p. 11-36, 2003.

MENEZES, J. L. M. **Pontes do Recife**: a construção da mobilidade. Recife: Bureau de Cultura, 2014.

_____. **Ruas sobre as águas**: as pontes do Recife. Recife: Cepe, 2015.

- MONTENEGRO, G. N. **Uma cidade para pessoas: funcionalidade, racionalidade e emotividade nas relações mobiliário urbano, espaço público e cidadãos**. Tese (Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal. 2014.
- MORAES, E. Um trecho da mensagem do exm. sr. governador do estado. **A Província**. Recife, 12 mar. 1914. p. 1.
- _____. Ponte 7 de Setembro. **Jornal Pequeno**. Recife, 7 jun. 1916. p. 1.
- MOREAES, E. D. Ponte Mauricio de Nassau. **A Província**. Recife, 17 dez. 1917. p. 1.
- MUMFORD, L. **A Cidade na História: suas origens transformações e perspectivas**. 4.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- NOSSA Senhora da Conceição do Arco. **Jornal do Recife**, Recife, 5 dez. 1865. p. 3.
- OLIVEIRA, J. A. D. Directoria da Industria Viação e Obras Publicas: Ponte 7 de Setembro. **Jornal Pequeno**. Recife, 16 mar. 1917. p. 1-2.
- _____. Directoria da Industria Viação e Obras Publicas: Ponte 7 de Setembro.. **Jornal Pequeno**. Recife, 19 mar. 1917. 1-2.
- _____. Directoria da Industria Viação e Obras Publicas: Ponte 7 de Setembro.. **Jornal Pequeno**. Recife, 20 mar. 1917. p. 1-2.
- _____. **Relatório da ponte Sete de Setembro, apresentado ao Dr. Secretario Geral pelo Director da Obras Publicas**. Recife: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano. Secretaria Geral 371. 31 jan. 1918.
- ORTIZ, R. **Cultura e modernidade: a França no século XIX**. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- PARA a ponte 7 de Setembro. **Diario de Pernambuco**. Recife, 6 jun. 1917. p. 1.
- PARREIRAS, E. Cidades da América Latina: modernas ou modernizadas. **Cadernos de História**. Belo Horizonte, v. 6, n. 7, p. 49-56, 2001.
- PEIXOTO, P. T. Os jardins do Palácio de Cristal e as Fontes D'art. **Revista Arquitectura Lusíada**. [s.l.], v. 1, n. 4, p. 105-112, 2012.
- PELZER, A.; ASHBY, T. Roman Remains in the Town and Territory of Velletri. **American Journal of Archaeology**. [s.l.], v. 17, n. 3, p. 399-428, 1913.
- PERNAMBUCO Tramways & Power Company Limited. **Jornal Pequeno**. Recife, 24 maio 1918. p. 4.
- PESAVENTO, S. J. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano - Paris**, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2.ed. Porto Alegre: Universidade/ UFRGS, 2002.
- _____. Cidade, Espaço e Tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio

- urbano. **Fragmentos de Cultura**. Goiânia, v. 14, n. 9, p. 1595-1604, 2004.
- _____. História, memória e centralidade urbana. **Revista Mosaico**. Goiânia, v. 1, n. 1, p. 3-12, 2008.
- PINTO, R. **Duas Rainhas, um Príncipe e um eunuco: gênero, sexualidade e as ideologias do masculino e do feminino nos estudos sobre a Bretanha Romana**. 2011. Tese (Doutorado em História) –Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2011.
- PONTUAL, V. **A Avenida Dantas Barreto: levantamento documental para a intervenção em áreas históricas**. TCC – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco. Recife. 2004.
- PORTO do Recife. **Diário de Pernambuco**. Recife, 5 jun. 1917. p. 3.
- RECIFE Artístico. **A Província**. Recife, 26 maio 1918. p. 1.
- REVISTA Diária. **Diário de Pernambuco**. Recife, 7 set. 1865. p. 1.
- _____. **Diário de Pernambuco**. Recife, 10 fev. 1866. p. 1.
- _____. **Diário de Pernambuco**. Recife, 29 nov. 1871. p. 3.
- RENOVAMENTO do Recife. **Revista Careta**, Recife, 18 fev. 1911. p. 16.
- REYNALDO, A. **As Catedrais continuam brancas: planos e projetos do século XX para o centro do Recife**. Recife: Cepe, 2017.
- REZENDE, Antônio P. de M. **(Des)Encantos Modernos: História da Cidade do Recife na Década de Vinte**. Recife: FUNDARPE, 1997.
- RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem**. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- SANTOS, C. A. Á. Influências francesas na organização dos espaços verde de Pelotas e nos edifícios da cidade: 1870 - 1931. **JURIS**. Rio Grande, v. 1, n. 1, p. 153-173, 2012.
- SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.
- _____. **Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. 6.ed. São Paulo: Edusp, 2004.
- SCHWARCZ, L. M.; STARLING, H. **Brasil: uma biografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- SECCÇÃO Religiosa. **Jornal Pequeno**. Recife, 13 jun. 1913. p. 2.
- SETTE, M. **Arruar: história pitoresca do Recife Antigo**. 4.ed. Recife: CEPE, 2018.
- SEVCENKO, N. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República**. São Paulo: Brasiliense, 1999.

- SILVA, G. J. D. **História Antiga e usos do passado**: um estudo de apropriações a Antiguidade sob o regime de Vichy (1940-1945). São Paulo: Annablume, 2007.
- SILVA, M. A. D. A ponte no papel: atravessando a história de Recife nos mapas dos séculos XVII e XVIII. In: I SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA. 1, 2011, Paraty. **Anais...**: Paraty: BCH, 2011, p. 1-14.
- SILVA, R. A.; PINTO, R. Usos do Passado e estatuário nas reformas urbanas em Recife no início do século XX. **Cadernos do Lepaarq (UFPEL)**. Pelotas, v. 14, n. 27, p. 53-70, 2017.
- SILVA, S. V. D. **O Costume vai à Casa**: As transformações urbanas e suas influências sobre os costumes da classe burguesa do Recife oitocentista (1830 - 1880). 2011. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Rural de Pernambuco. Recife, 2011.
- _____. Quando o Recife sonhava em ser Paris: A mudança de Hábitos das classes dominantes durante o século XIX. **Saeculum - Revista de História**. João Pessoa, v. 1, n. 1, p. 215-226, 2011.
- SOUTO MAIOR, P. M. **Nos caminhos do ferro**: construções e manufaturas no Recife (1830-1920). Recife: CEPE, 2010.
- TEIXEIRA, F. W. **As cidades enquanto palco da modernidade O Recife de princípios do século**. 1994. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1994.
- _____. Impregnado de eternidade. O Recife em Manuel Bandeira. **Antíteses**. Londrina, v. 9, n. 18, p. 325-345, 2016.
- TORINO, I. H. D. C. **Mercúrio na torre do mercado**: percurso e significado de um símbolo grego na memória e no patrimônio cultural. Pelotas: Ed. UFPel, 2017.
- TUAN, Y. F. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.