
Recife e uma ponte para a modernidade: relações entre imaginário e espaço público

Recife and a bridge for modernity: relations between the imaginary and the public space

Rafael Arruda Silva*
Mariana Zerbone Alves de Albuquerque**

Resumo: Neste artigo, buscamos desenvolver 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 em 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. Buscando aprofundar esta discussão, três categorias são centrais para nos auxiliar no trato da díade espaço-tempo e na relação entre o imaginário moderno e as práticas modernizadoras: centralidade urbana (PESAVENTO 2008), destruição criativa (HARVEY, 2015) e usos do passado. (PINTO, 2011). Essa investigação terá um foco especial nas transformações físicas e

Abstract: In this article, we seek to develop a reflection about how the notions of modernity influenced the construction of the public space of the city of Recife in the first two decades of the twentieth century. The idea of modernity and modernizing practices not only interfered in the forms and physical aspects of urban space, but also acted in the symbolic and imaginary aspect of those living in the western cities, especially in the late nineteenth and early twentieth centuries. In order to deepen this discussion, three categories are central to assist us in dealing with the space-time dyad and in the relation between modern imagery and modernizing practices: urban centrality (PESAVENTO 2008), creative destruction (HARVEY, 2015) and uses of the past. (PINTO, 2011). This research will approach, especially, the physical and symbolic transformations, of the renovation of the Mauricio de Nassau bridge in 1917.

* Mestrando em História pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). *E-mail:* ras_arruda@hotmail.com

** Professora Associada na Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). *E-mail:* mariana.zerbone@ufrpe.br

simbólicas da reforma da ponte Maurício de Nassau em 1917.

Palavras-chave: Destruição criativa. Modernidade. Usos do passado.

Keywords: Creative Destruction. Modernity. Uses of the past.

Introdução

Neste artigo faremos uma reflexão conceitual sobre moderno e modernidade e trataremos de um recorte espaçotemporal específico, o Recife do início do século XX, com ênfase às intervenções urbanísticas durante os anos 10 e as noções de modernidade que permearam esse período. Desde meados do século XIX, durante o período de governo do Conde da Boa Vista, dá-se início, em Recife, a reformas urbanas de caráter modernizador; no entanto nesta; investigação em questão, optamos por analisar um segundo momento de caráter modernizante no Recife, iniciado em 1909 com uma ampla reforma no Bairro do Recife, principalmente em vista das obras de reestruturação da área portuária com base no estilo francês haussmanniano.

Apesar de os termos *moderno* e *modernidade* serem bastante utilizados pelo senso comum, associados a novo, recente, progresso, a discussão conceitual acerca dele é bastante complexa e requer muito cuidado no trato. Na tradição ocidental, falar em moderno e modernidade não se refere a algo estanque, mas requer a devida contextualização histórica. Vários autores já refletiram sobre esses conceitos, contudo essa discussão não é fechada ou acabada, visto que a noção de modernidade tem se materializado de maneiras distintas em sociedades com determinações históricas diferentes.

Sendo assim, nosso desejo aqui é analisar a construção da ideia de modernidade e a prática que deriva dessa em cidades brasileiras, como no Recife no início do século XX. É necessário ver como a ideia do que é moderno influencia na composição do espaço urbano e concomitantemente na esfera simbólica da cidade. A análise da reforma da ponte Maurício de Nassau em 1917, inserida nas reformas do centro da cidade recifense, se faz importante neste contexto visto que essa foi apresentada como símbolo dessa modernidade propalada e que se almejava alcançar no Recife.

A ponte Maurício de Nassau com sua relevância histórica para a cidade do Recife. em razão de ser a ponte mais antiga da cidade, finalizada em 1644 durante o período holandês para fazer a ligação do Bairro Recife ao de Santo Antônio (Figura 1), passa a ser um símbolo dessa tentativa de instauração de ideais modernizadores com a reforma de 1917. Essa reforma provocou mudanças não só em suas características estruturais, mas também estéticas e simbólicas, isto porque o ideal de cidade em questão estava em transformação, alterando a lógica de construção dos espaços públicos e a representação desses pela sociedade.

Figura 1 – Ponte Maurício de Nassau e sua localização no centro do Recife



Fonte: Google Earth. Disponível em: <https://goo.gl/T4w7bM>.

Diante desse contexto, propomos desenvolver 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, tratando, em especial, do caso da reforma da ponte Maurício de Nassau em 1917. Três categorias são centrais para nos auxiliar no trato da cidade espaço-tempo e na relação entre o imaginário moderno e as

práticas modernizadoras: centralidade urbana (PESAVENTO 2008), destruição criativa (HARVEY, 2015) e usos do passado (PINTO, 2011), as quais serão tratadas adiante. Posto esse arcabouço teórico, passamos, através das fontes jornalísticas e oficiais – na figura de matérias que cubram a temática e documentos referentes as do período abordado – bem como utilizando-se de outros escritos historiográficos precedentes, para abordar o objeto de estudo aqui proposto e construir nossa análise.

A modernidade que espreita

Ao pensarmos em modernidade, temos que considerar toda a carga histórica que tal termo carrega. Ao menos desde o século XV e o início da chamada Idade Moderna, nos vemos às voltas, na História ocidental, com a questão acerca do moderno e da modernidade.

Neste artigo, não temos a proposta de fazer uma genealogia do conceito de modernidade e seu percurso, portanto delimitaremos a modernidade abordada aqui como a que se desenvolve a partir do século XIX e adentra no século XX. Cabe, entretanto tentar elencar o que seria essa modernidade em termos conceituais mais gerais. Primeiramente, há que se diferenciar *modernidade* de *modernismo* e de *modernização*, ainda que os três conceitos se interpenetrem. Inicialmente, a diáde 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, uma reflexão principiante, um espaço mais ou menos adiantado de crítica e de autocrítica, numa tentativa de conhecimento [...]. A modernidade difere de modernismo como um conceito em via de formulação difere dos fenômenos sociais com uma reflexão diante dos fatos. (LEFEBVRE, 1969, p. 4).

Nesse ponto, vê-se que o modernismo precede à modernidade, sendo essa última uma espécie de reação ao primeiro. O modernismo seria o fato, e a modernidade, a reflexão sobre esse fato, a ação que deriva daquele, porque modernismo está ligado a uma esfera simbólica que permeia o mundo moderno e suas contradições, tanto que

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, 1993, p. 10).

Agindo em cima dessa base construída pelo modernismo, a modernidade partirá dele, moldando mentalidades, costumes e a estética no seu caminho. Dessa posição, então, a modernidade surge como

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 ao academismo. (LE GOFF, 2003, p. 191).

Em sendo assim, a modernidade vivencia o moderno, cria representações e práticas modernizantes. Ao passo que essa modernidade ganha forma, podemos, então, falar em uma modernização. Essa acaba por se configurar como um processo pelo qual as áreas que desejam ingressar na lógica da modernidade ocidental devem passar. Como veremos mais adiante, as reformas urbanas em Recife ocorrem tendo por premissa a modernização da cidade, para que ela seja considerada moderna, ou seja, como apta a ser considerada dentro do clube de metrópoles da modernidade.

Entretanto, cabe aqui notar que se a ideia de modernidade está ligada a uma noção de novo, de progresso e de atualização, tal ideia não é absoluta. A modernidade é permeada de contrassensos, quebras, mas também de continuidades. A noção de modernidade não é uma ruptura absoluta com o pretérito, mas carrega em si, de forma latente, o predicado para transformações sociais através de certa destruição criativa. (HARVEY, 2015, p. 11). Não se poderia imprimir o novo sem referências ao passado ou destruindo esse para abrir passagem. Esse tipo de ruptura radical não ocorre de fato.

A partir da ideia de destruição criativa, fica claro que, nas práticas de modernidade, há não só um rompimento, mas também tentativas de traçar uma continuidade. Tais continuidades, por vezes, são fabricadas e tendem a se utilizar de traços do passado para que se possa legitimar

determinada demanda ou prática no presente. É o que se chama de usos do passado:

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).

Observaremos, mais à frente, essas duas categorias sendo utilizadas no contexto das reformas no Recife. Por hora, cabe deixar claro que há, nas manifestações da modernidade, uma destruição criativa, ou seja, o aproveitamento daquilo que está latente na ordem social, aflorando nos momentos de transformação e dando prosseguimento a mudanças que rompem parcialmente com o contexto precedente. Somados a isso, temos os usos do passado, que se caracterizam por uma instrumentalização de noções e categorias do passado, não necessária e diretamente ligadas àquela realidade, visto que a influência exterior é cada vez maior dentro do contexto da modernidade, para que se possa legitimar práticas no presente. Sobre este último, pode parecer um movimento contraditório: retomar a antiguidade para se construir a modernidade; contudo, devemos lembrar que “a modernidade pode camuflar-se ou exprimir-se sob as cores do passado, entre outras, as da Antiguidade”. (LE GOFF, 2003, p.169).

Estabelecidas essas premissas acerca da modernidade e sua conceituação, passemos, então, a tentar traçar a forma como o espaço urbano é afetado dentro da modernidade e seu processo de modernização. No entanto, é preciso compreender como tal modernidade se materializa no espaço urbano, investigando as particularidades diante de uma ideia em expansão. Para refletir o que viria a ser uma cidade moderna, é preciso ter em mente a necessidade de se compreender a construção histórica do lugar e questionar, por exemplo: Quais os ideais de modernidade que foram base a transformações urbanas? Qual modernidade se desejava para tal cidade e sociedade?

A cidade e a modernidade

A cidade é o objeto de reflexão nesta análise, levando-se em conta as distintas temporalidades ensejadas dentro do espaço urbano, compreendendo-a para além de sua delimitação física e de seu espaço concreto. A cidade é composta pela sociedade, por seu imaginário e por suas representações. Como afirma Pesavento (2004, p. 1.596), é preciso “resgatar a alteridade do passado de uma cidade por meio das representações de tempo e espaço que ela oferece”.

Em se tratando de imaginário urbano, podemos distingui-lo dentro de uma lógica de mudanças, em que tais rearranjos são expressão não só de transformação física, mas também simbólica. A forma como a cidade é pensada se altera, assim como suas representações. Compõe-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 partida se 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 com a 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. Esse mundo social, prenhe de representações é, assim, um espaço onde agentes e grupos são definidos de acordo com as posições relativas neste espaço. (BOURDIER, 1989). Sendo assim, a percepção do social cria um alinhamento com um discurso proferido pelos indivíduos, grupos, comunidades que defendem determinada visão de mundo. Tais discursos produzem práticas que visam a legitimar uma percepção/representação em detrimento de outra. Uma luta de representações é instaurada no meio social que gera uma concorrência entre os grupos e suas percepções de mundo. Tal concorrência está relacionada ao poder e à dominação que se alastram

no social, na medida em que um grupo tenta impor ao outro sua concepção.

Dessa maneira, os agentes atuantes ocupam espaços no campo de acordo com o capital que possuem. Esse pode ser tanto o óbvio capital econômico, mas também estar ligado ao cultural, ao social e ao simbólico. Todos eles articulados na construção do mundo social.

Essa díade composta pela temporalidade e pelo espaço é, pois, um ponto de partida para que se compreendam as vicissitudes do passado de uma cidade. Esse espaço é carregado de sentidos elaborados pelas diferentes formas de apreensão do tempo, materializados pela sociedade e que se mesclam à tessitura da urbe. A cidade configura-se, assim, como um cronotopo, onde espaço e tempo confluem, onde as intervenções efetuadas em suas formas e as relações sociais são indissociáveis. O espaço e o 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. A identidade terá como base o espaço, em seu aspecto imaginário, que é um lugar próprio em que o indivíduo se vê abraçado por um sentimento de pertencimento. Ao mesmo tempo, a identidade se situa no tempo para ter um respaldo histórico e formar suas narrativas.

Sendo assim, podemos destrinchar esse espaço urbano em algumas características, segundo Corrêa (2002): 1 – o espaço urbano se apresenta 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; 2 – essas divisões observáveis são reflexos dos processos sociais pelos quais a cidade passa ou já passou; logo, a estrutura social é influenciadora da organização espacial; 3 – baseada nas premissas anteriores, então podemos estipular que o espaço urbano é desigual, pois une o reflexo social e é fragmentado – e mutável – visto que, ao reflexo social, se soma a dinâmica social; 4 – o espaço urbano é condicionante da sociedade, as formas espaciais influem diretamente no ordenamento citadino e nas relações que se dão nesse espaço; 5 – Por fim, há ainda uma dimensão simbólica do espaço urbano que perpassa pelos diferentes grupos sociais que vivenciam a cidade e seus locais, e que projetam nesses suas crenças, interagindo cotidianamente.

É nesse ponto que podemos pensar em um imaginário coletivo da cidade que é partilhado pelos cidadãos que habitam um mesmo local. Através desse imaginário, se pode acessar a história e a memória de uma cidade, assim como a comunidade simbólica que molda a identidade dessa. A importância dessas identidades está no sentimento de pertencimento que ela lega. Ainda que sejam fabricadas, não são falsas, pois permitem uma coesão social e uma identificação em comum, sendo baseada em um sistema partilhado de imagens e idéias. (PESAVENTO, 2008, p. 4). Assim, temos que a remodelação do conjunto da ponte Maurício de Nassau denota a construção de um imaginário pautado por ideias de modernização, que abordaremos mais à frente do estudo.

A identidade tem uma relação com ritos e práticas sociais e com monumentos, na medida em que esses a reafirmam. Nesse contexto, o centro da cidade aparece como local principal de construção de identidades urbanas. O centro de uma cidade é, pois, o local de partida de sua aglomeração urbana, seu núcleo original. Diante disso, teríamos a noção de centralidade urbana (PESAVENTO, 2008, p. 5), sendo construída dentro de um espaço público, que, como já vimos, 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 nesse território.

A modernidade influi diretamente nas questões simbólicas que perpassam pelo espaço, desenvolvendo uma separação entre o lugar e aquele. (GIDDENS, 1991). Há, cada vez mais, um distanciamento entre esses dois elementos, visto que os locais se tornam vulneráveis a influências sociais de localidades distantes enquanto o lugar “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). Com isso, se pode argumentar que o processo de modernização modifica as formas de vivência da cidade e suas estruturas físicas. A influência para tais mudanças, sendo exterior àquela localidade, acaba por mostrar ressignificações desse espaço urbano, que agora deseja-se mais próximo de um ideal de modernidade aventado.

Que tipo de modernidade é essa e como pode ser percebida em nosso recorte de estudo são tão que veremos a seguir. A ponte Maurício de Nassau, no contexto das reformas urbanas do início do século XX, no Recife, dará conta justamente de exemplificar essas questões ligadas

às distintas temporalidades que se justapõem na cidade. Ao mesmo tempo, ela aparece como detentora de características de centralidade urbana; com heranças coloniais também sofre as consequências das ideias modernizantes pautadas por uma destruição criativa e por usos do passado.

A modernidade cruzando a ponte

A cidade de Recife, a partir de 1909, passou por uma série de reformas urbanas em seu bairro homônimo. Tais mudanças iniciaram por conta das obras do porto da cidade, mas levaram a uma completa reformulação do Bairro do Recife.

O cenário mais amplo, onde essas mudanças se inserem, é de uma cidade que tentava uma afirmação em nível nacional, uma afirmação política dentro do recente contexto republicano, tentando manter seu papel de destaque não só em nível regional, mas também nacional; afirmação econômica, visto que o tradicional porto da cidade necessitava ser reestruturado para atender às demandas do comércio internacional; mas também uma afirmação em 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 podemos situar o papel das elites recifenses e do Estado como propulsores de reformas, o que ia ao encontro de um processo de modernização que ocorria no restante do País, uma espécie de corrida que, posteriormente, teve como prêmio o enquadramento dentro da sociedade moderna ocidental. Para tanto,

era necessário, 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 Porto moderno e equipado, ao qual deveria se atrelar uma cidade nova, moderna e limpa. (LUBAMBO, 1991, p. 20).

Primeiramente, há que se notar que esse processo em busca de modernização era algo que ocorria ao longo do território brasileiro. As principais cidades passavam por reordenamento de seus centros. O principal modelo para isso era a Paris haussmanniana que mantinha o papel de norteadora cultural e modelo civilizacional. Vê-se, pois, que as reformas urbanas em questão não só tinham uma justificativa econômica para ocorrer, mas também eram (são) propulsionadas devido a uma esfera cultural. Há, em conjunto com o fato econômico, uma necessidade de ingresso no rol cidades das modernas que pode ser lida desta maneira:

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).

Logo, existe um imaginário de cidade moderna que dá conta de justificar as bases para as práticas modernizantes executadas na reformulação cidadina. Esse imaginário, compartilhado pelas elites, serve como catalisador, para que a reforma vá além de uma simples atualização do porto da cidade. Era importante que o Bairro de Recife fosse atualizado com aquilo que de melhor a modernidade podia oferecer a uma cidade, e as estruturas urbanas e edificações deveriam refletir o moderno que se perseguia; em sendo assim,

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).

Assim, podemos utilizar aqui a noção de destruição criativa (HARVEY, 2015, p. 11) para apreender que essa 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. Configura-se um momento de ruptura intensa com o traçado colonial, já que se via a

necessidade de um salto não só estético, mas também qualitativo no espaço da cidade.

Uma leva de melhoramentos, na visão do Poder Público da época e das elites, será realizada. Afinal, para que se passasse por cidade moderna, Recife deveria abandonar algumas de suas características então consideradas ultrapassadas. Essas características de embelezamento e melhoramento que aglutinavam, entre outras coisas: sanitarização da cidade, alargamento de vias visando ao incremento do tráfego viário, derrubada de estruturas coloniais e importação e construção de estruturas ligadas ao modelo de modernidade 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. 15).

Esse modelo pode ser caracterizado como a modernidade da *belle époque*, em que ocorreu uma priorização do ordenamento, do embelezamento e da sanitarização dos centros urbanos, podendo o período ser delimitado entre meados do século XIX, tendo sua influência se alastrado durante a época de prosperidade que a Europa experimentou nesse período, até a eclosão da Primeira Guerra Mundial. Teve em seu esteio diversas transformações sociais, culturais e tecnológicas. Essa cultura cosmopolita, que teve seu epicentro em Paris, logo mudaria a forma como a urbe se apresentaria. Aqui podemos ver parte dessa lógica da *belle époque* no que tange ao redesenho do espaço 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).

Analisemos, então, como a ponte Maurício de Nassau se enquadra nesse ínterim de reformas. De início, deve ficar estabelecido que aqui será abordada a ponte em sua última reforma, em 1917. Ainda assim, há que se destacar a longevidade da ponte Maurício de Nassau dentro da história do Recife, sendo a primeira a ser construída, sendo concebida desta maneira:

Com o fim de comunicar o bairro peninsular do Recife com a cidade Maurícia, o bairro oposto de Santo Antonio, resolveu o Príncipe João Maurício, conde de Nassau, mandar construir uma ponte, cujas obras, iniciando-se em 1640, concluíram-se tres annos depois.

Nas duas entradas da ponte construíram-se dous arcos de cantaria, com as suas competentes portas que, fechadas a noite, interceptavam completamente a comunicação dos dois bairros, uma vez que essa primitiva ponte occupava exactamente a extensão comprehendida entre os dois arcos, que se erguiam sobre os seus muros de encosto. (COSTA, 1903, p. 17).

De acordo com o relato acima, é possível identificar que essa é uma ponte que remete ao século XVII, e que, desde sua construção inicial, teve em suas margens dois arcos, que foram posteriormente nomeados de arcos da Conceição e de Santo Antônio e extrapolaram suas funções iniciais de portas da cidade. Em seus entornos, o comércio cresceu e após a expulsão dos holandeses ganharam suas estruturas religiosas, que lhe legaram os nomes homônimos, e o formato que mantiveram até sua demolição. Através do tempo, a ponte Maurício de Nassau sofreu reformas, participando das vicissitudes pelas quais a urbe passou. Em 1742 foram adicionadas, ao longo da extensão da ponte, casas que serviam como lojas, armazéns e residências e eram arrendadas a mercadores. (GALVÃO, 1901). Já em 1865, a ponte perdeu as casas que a ladeavam, e os arcos foram mantidos, uma reformulação em sua estrutura foi realizada, passando a ser toda feita de ferro (Figura 2), deixando de ser nomeada ponte do Recife, tornando-se ponte Sete de Setembro. (GONÇALVES,

1997). O nome que ela carrega atualmente advém de sua última reforma em 1917, fazendo referência ao mandante de sua construção, o então governante local, o conde Maurício de Nassau.

Figura 2 – Ponte Sete de Setembro, Arco de Santo Antônio ao fundo



Fonte: Moritz Lamberg, acervo do Instituto Moreira Sales.

Essa reformulação da ponte se encaixa no contexto maior do processo de modernização da cidade que já abordamos. Ela é, portanto, aventada como mais uma obra modernizante. Vejamos como sua inauguração foi noticiada:

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 reconstrucções, ficou sendo conhecida como “Sete de Setembro”. [...] Não se prestando mais ao transito devido ás ameaças de desabamento, o dr. Manoel Borba, governador do Estado mandou tornal-a interdida e immediatamente cogitou da contrucção dessa grande obra darte que hoje será entregue ao publico. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 18 dez. 1917, p. 3).

A ponte teve sua estrutura metálica abandonada, sendo substituída pela estrutura de concreto armado que ostenta até hoje. Os arcos da Conceição e de Santo Antônio foram (Figura 3 e 4), por sua vez, demolidos em 1913 e 1917, respectivamente.

Figura 3 – Arco da Conceição, Bairro do Recife em 1900



Fonte: Acervo da Fundaj.

Figura 4 – Arco de Santo Antônio, Bairro de Santo Antônio – 1900



Fonte: Acervo da Fundaj.

Com a derrubada dos arcos, podemos ver que há decididamente uma intenção de abandonar o traçado colonial que o centro urbano tinha. A opção feita era de construir uma cidade que pudesse ingressar e participar do rol das cidades modernas. Não à toa, havia como justificativa para a demolição dos arcos as “necessidades do tráfego”, expostas nas placas que fazem referência às antigas estruturas que se encontram hoje no local. Podemos ver esse destaque dado à ponte em questão na fala do governador Manoel Borba, autor das reformas na ponte:

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 nossas 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 [...] Ponte Maurício 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 mas importante no norte do Brazil (Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros (PE) , 6 mar. 1919, p. 18).

Fica dito, assim, 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 entorno. Podemos perceber isso num relato posterior à derrubada dos arcos, o qual evidencia a perda desse local como marco dentro 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 [...]. 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. [...] 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. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 8 nov. 1948, p. 4).

A centralidade urbana foi alterada, seguindo os preceitos de

modernização que se encontrava latente no imaginário de parcela da população e do Estado. Algumas tradições religiosas que eram manifestadas no Arco da Conceição que estava localizado na cabeceira da ponte foram deslocadas para áreas mais periféricas da cidade, depois da reforma que ocasionou a demolição dos arcos.

Essa modernização teve influência direta do continente europeu, ficando ainda mais notória quando vemos as estruturas que passaram a ocupar o espaço anterior dos arcos e remetem a ícones da mitologia greco-romana. A escolha feita foi a da colocação de quatro estátuas feitas em ferro fundido sobre quatro colunas, duas em cada margem da ponte. Do lado do Bairro do Recife, temos Minerva e Ceres (Figuras 5 e 6), enquanto do lado oposto, estão postas a Justiça e o Comércio (Figuras 7 e 8). (FRANCA, 1977, p. 48).

Figura 5 – Minerva



Figura 6 – Deméter-Ceres



Figura 7 – Justiça



Figura 8 – Comércio



Fonte: Disponível em: <http://e-monumen.net>

O que nos ocorre é que essas imagens femininas podem ser lidas como efígies que remetem a elementos que ajudam a compor o cenário de modernidade, sendo descritas desta forma:

No lado leste, bairro do Recife, 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 [...]. À direita, cais do Apolo, temos a Lavoura, isto é, a deusa Démeter-Ceres, padroeira dos campos cultivados, com espigas de trigo na cabeça e na mão direita. [...] Passemos para o lado oeste da ponte, bairro de Santo Antônio, avenida Martins de Barros. À esquerda, outra grande estátua alegórica de mulher, com torre na cabeça e coroa de louros; na mão direita, o caduceu de Mercúrio; canhão e sacos de mercadorias, aos pés. [...] À direita, temos a Justiça, com espada e balança. (FRANCA, 1977, p. 47-48).

Dadas as descrições, falemos da procedência das estátuas. São estruturas exógenas à capital recifense, importadas da França de acordo com a estética parisiense em voga na época:

Advindas da Fonderies du Val d'Osne (Fundição do Val d'Osne), mais precisamente de um de seus catálogos datados de 1876 tais estátuas são 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 nossa Ceres, 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. A Val d'Osne exportou várias de suas obras para as cidades que estavam em processo de urbanização em meados do século XIX e início do século XX. (PINTO; ARRUDA, 2017, p. 58-59).

As estátuas escolhidas para as representações não dialogam com as manifestações culturais de autóctones; pelo contrário, foram substitutos de estruturas que tinham tal carga simbólica para a formação da identidade dos recifenses.

As estátuas representam um signo de mulher universalizado, e estão atreladas a uma figuração de ares de modernidade. São, por suposto, exemplares daquilo que destacamos anteriormente como usos do passado, visto que, de acordo com o que se estabelecia na França referente à modernidade, símbolos que remetem a aspectos do mundo antigo são utilizados para criar um panorama que possa ser considerado moderno (Figuras 9 e 10). Se na Europa essas obras ligadas ao mundo antigo eram utilizadas como adorno da paisagem e símbolos de aspectos cívicos, a estratégia de emular sua colocação na ponte Maurício de Nassau não parece descabida; pelo contrário, é complemento de um contexto maior do processo de modernização, sendo, assim, realizado com esse propósito, visando a uma legitimidade por paralelo ao que era utilizado nos centros europeus.

Figura 9 – Ponte Maurício de Nassau, destaque da Atena



Fonte: Acervo de Rafael Arruda.

Figura 10 – Ponte Maurício de Nassau, destaque da Justiça



Fonte: Acervo de Rafael Arruda.

Figura 11 – Ponte Maurício de Nassau



Fonte: Coleção particular a Marcelo Gomes. Disponível em: <http://forum.outerspace.com.br>

Figura 12 – Ponte Maurício de Nassau vista de cima



Fonte: Shilton Araújo Esp. Diário de Pernambuco.

Assim, ao falarmos de uma modernidade que cruza a ponte, nos referimos a essa tomada do espaço urbano por elementos que se empenham a modernizar a cidade não apenas na perspectiva da mudança de técnicas de construção, mas na reprodução de aparato simbólico modernizante. Esses elementos adicionam novas camadas temporais,

em nosso caso, um tempo voltado ao progresso e à modernização, no conjunto da cidade, e soterram os elementos anteriores – ainda que isso não seja feito de forma total – ligados a um momento da cidade de Recife que se deseja superar, visto que, agora, se mira um distinto traçado citadino.

No entanto, as transformações do imaginário e da identidade não se estabelecem na mesma velocidade da mudança das formas. Os conflitos e as resistências a essas ações “modernizadoras” no Recife ainda permaneceram, durante algumas décadas, com duras críticas de intelectuais regionalistas como foi o caso de Gilberto Freyre. E, apesar de a ponte Maurício de Nassau ser um marco na modernização do Recife, não significa que as relações sociais cotidianas, de fato, tenham se apropriado dos ideais da modernidade europeia.

Conclusão

Nos dias atuais, a ponte Maurício de Nassau segue marcando a paisagem do centro do Recife. Seus elementos arquitetônicos se mantêm, descontando-se os efeitos das intempéries, os mesmos desde sua última reforma. Seu traslado 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, grassa em popularidade entre os habitantes da capital. Por isso, após mais uma de suas reformas, ela se encontra novamente integrada ao cotidiano da cidade que corta, construindo nova vivências e acumulando ainda mais camadas de tempo em sua já rica história.

No decurso dos séculos XX e XXI a marca indelével da ponte Maurício de Nassau na história urbana não deixou de ser retomada pelo Poder Público. Se, no período analisado anteriormente, era tomada como propagadora das imagens de modernidade que se desejava no início do século XX, 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. (PINTO; ARRUDA, 2017, p. 67).

Outro exemplo é a 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 Recife,¹ a Maurício de Nassau consta em nove 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. Destaca-se, neste 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, e que, como já destacado, permite recuperar distintas temporalidades da história urbana recifense.

Nesse espaço, contextualizamos o processo de modernização dos inícios do século XX, inserido dentro de um imaginário cidadão específico, expomos como a modernidade relaciona-se com a construção do espaço público da cidade. Esse espaço urbano é dotado de significados e símbolos que podem ser ressignificados através de relações sociais e vivências, sendo que a mudança na estrutura física mutabiliza tais relações. Em nosso caso, adotamos a premissa referente a uma centralidade urbana que diz respeito a como o centro da urbe é prenhe de tal poder simbólico e como essa se relaciona com seu entorno.

Utilizando-se da reforma da ponte Maurício de Nassau, ocorrida em 1917, analisamos como essa modernidade ganha sentido dentro 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 em nível nacional, no território brasileiro, durante as primeiras décadas do século XX. Uma espécie de compra de passagem para entrar no espetáculo da modernidade ocidental, as reformas urbanas desse 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 como base, seja para dar início às obras, seja 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 ao seu território, utilizando-se do modelo estrangeiro como imagem a se emular.

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

Notas

¹ Reproduzimos, aqui, os objetivos do projeto “Olha! Recife”, disponíveis em: <http://www.olharecife.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 à 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.

Referências

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. *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) – UFPE. Recife, 2006.

ARRAIS, Raimundo. *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Humanitas; FFLCH/USP, 2004.

BOURDIER, P. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. Os Arcos da ponte do Recife. *Almanach de Pernambuco*, Recife, n. 5, p. 17-22, 1903. Parte literária.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 2002.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. Recife, 18 de dez. 1917, p. 3.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 8 de nov. de 1948, p. 4.

FRANCA, Rubem. *Monumentos do Recife: estátuas e bustos, igrejas e prédios, lápides, placas e inscrições históricas do Recife*. Recife; Secretaria de Educação e Cultura, 1977.

GALVÃO, Sebastião de Vasconcellos. Ponte do Recife. *Almanach de Pernambuco*, Recife, ano 3, p. 81-83, 1901.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.

GONÇALVES, Fernando Antônio. *O Capibaribe e as pontes: dos ontens bravios aos futuros já chegados*. Recife: Comunigraf; PCR, 1997.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

- HARVEY, David. *Paris: capital da modernidade*. São Paulo: Boitempo, 2015.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 5. ed. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2003.
- LUBAMBO, Cátia Wanderley; Fundação de Cultura Cidade do Recife. *O Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.
- ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a França no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1991
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, memória e centralidade urbana. *Rev. Mosaico*, v. 1, n. 1, p. 3-12, jan./jun. 2008.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. 2. ed. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2002.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. *Fragments de Cultura*, Goiânia, v. 14, n. 9. 2004.
- PINTO, Renato; ARRUDA, Rafael. Usos do passado e estatuário nas reformas urbanas em Recife no início do século XX. *CADERNOS DO LEPAARQ (UFPe)*, v. 14, p. 53-70, 2017.
- PINTO, R. *Duas rainhas, um príncipe e um eunuco: gênero, sexualidade e as ideologias do masculino e feminino nos estudos sobre a Bretanha Romana*. 2011. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.
- RELATÓRIO dos Presidentes dos Estados Brasileiros (PE), 6/3/1919, p. 18.
- REZENDE, Antônio P. de Moraes. *(Des)Encantos modernos: história da cidade do Recife na década de vinte*. Recife, Fundarpe, 1997.
- TEIXEIRA, Flávio Weinstein. *As cidades enquanto palco da modernidade: o Recife de princípios do século*. 1994. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1994.

