

MARIANA ZERBONE ALVES DE ALBUQUERQUE
EDVÂNIA TORRES AGUIAR GOMES
(ORGS.)



FRAGMENTOS DO RECIFE NO SÉCULO XX

OS PARADOXOS DE UMA CIDADE QUE QUERIA SER MODERNA

RECIFE
2024

**Fragmentos do Recife no século XX: os paradoxos de uma cidade
que queria ser moderna**

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

Edvânia Torres Aguiar Gomes
(Organizadoras)

**FRAGMENTOS DO RECIFE NO SÉCULO XX: OS PARADOXOS DE
UMA CIDADE QUE QUERIA SER MODERNA**

1º edição

Recife

UFRPE

2024



Reitor: Prof. Marcelo Brito Carneiro Leão

Vice-Reitor: Prof. Gabriel Rivas de Melo

Conselho Editorial

Diretor da Editora Universitária da UFRPE:
Antão Marcelo Freitas Athayde Cavalcanti
Diretor do Sistema de Bibliotecas da UFPE:
Edson Nascimento

Conselheiras:

Profa. Dra. Ivanda Martins
Profa. Dra. Maria do Rosario de Fátima
Profa. Dra. Andrade Leitão Mariana Zerbone
Profa. Dra. Monica Lopes Folena Araújo
Profa. Dra. Renata Pimentel Teixeira
Profa. Dra. Soraya Giovanetti El-Deir

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Fragmentos do Recife no século XX [livro eletrônico] : os paradoxos de uma cidade que queria ser moderna / organização Mariana Zerbone Alves de Albuquerque, Edvânia Torres Aguiar Gomes. -- 1. ed. -- Recife, PE : Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2024.

161p.:il.

Vários autores. Bibliografia.

ISBN 978-65-85711-97-5 - Físico

ISBN 978-65-85711-98-2 - Digital

1. Artigos - Coletâneas 2. Desigualdade social
3. Mocambos - Brasil - História 4. Modernidade
5. Recife (PE) - História I. Albuquerque, Mariana Zerbone Alves de. II. Gomes, Edvânia Torres Aguiar.

24-195987

CDD-981.34

Índices para catálogo sistemático:

1. Recife : Pernambuco : História 981.34

Eliane de Freitas Leite - Bibliotecária - CRB 8/8415

*O Recife, a cidade dos rios, das pontes e das antigas
residências palacianas é também a cidade dos
mocambos: das choças, dos casebres de barro batido
a sopapo, cobertos de capim, de palha de coqueiro e
de folha-de-flandres.*

(Josué de Castro, 1967)

SUMÁRIO

Apresentação.....06

Edvânia Torres Aguiar Gomes

**Sobre fragmentos e paradoxos do Recife no Século XX: um convite à
leitura.....08**

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

**Rios, pontes, modernidade e impressionantes esculturas greco-romanas:
Usos do passado e reformas urbanas, o caso da Ponte Maurício de
Nassau.....12**

Rafael Arruda Silva

**A Praça da Independência e a Modernidade em
Recife.....37**

Gleicielly Barros

**Homens e Caranguejos: um aspecto histórico da produção do espaço urbano
do Recife, na primeira metade do século XX.....48**

Pedro Felipe Ribeiro Silva

**O Recife vai de trem: a consolidação do sistema de trens urbanos recifense
no início do século XX.....63**

André Luiz Rocha Cardoso

**Avenida Beira Mar: O crescimento do bairro de Boa Viagem pelos trilhos
da *Tramways*.....74**

Tales de Lima Pedrosa

As diversas faces de um subúrbio: o bairro da Várzea no século XX.....86

Camilla Aryana da Silva Monte

**Bem cultural e espaço público, contradições e ambiguidades, o caso do
Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade.....99**

Sérgio Lima Silva

Sobre os Autores.....113

APRESENTAÇÃO

A cidade é uma construção social, portanto detém um caráter buliçoso e multifacetado que visceralmente processa o devir e o posto na esteira dos tempos históricos. O esforço de capturar o que seria seu “geist” nessa perspectiva transescalar e transdisciplinar é ininterrupto para quem debruça seu foco de atenção para esse recorte socioespacial urbano. O resultado dessa captura sempre refletirá o “mundo datado” de técnicas que se transformaram em trabalho construindo territórios pela práxis e das suas relações na dimensão dos homens entre si, considerando o processo de produção e reprodução da vida, e das relações dos homens para com a natureza. Esse é o contexto a partir do qual os pesquisadores se debruçam para analisar o processo e a dinâmica do constructo social da e na cidade. Comumente as aparências e as funcionalidades dos sistemas em suas externalidades despertam os interesses em termos de áreas, setores, objetos e temas nesses construtos, provocando perguntas, invocando hipóteses e até buscando revisitações históricas desses desafios. Reside sempre à procura do descortinar daquilo que está por trás das aparências, de localizar, articular, comparar e verificar as dialéticas dos processos. Uma cidade como a do Recife ao longo de seus 500 anos vem emanando informações que expressam as formas e tendências nas relações dos homens entre si desde suas classes sociais econômicas e culturais, nas respectivas contingências que a constituíram na diferentes escalas e níveis inclusive os político-administrativos, do local até o nacional e deles para com o resto do mundo, em seus movimentos dialéticos. O nosso papel como pesquisadora e educadora na área social da Geografia e particularmente na questão urbana, tem sido, na medida do possível, decodificar essa cidade tão complexa, ambígua e contraditória ao longo de várias décadas. Para além dos escritos, das assessorias, das consultorias, das aulas e das palestras o que mais dá satisfação é acompanhar os avanços das interrogações dos jovens apaixonados por essa temática urbana e particularmente o Recife. Neste livro constam esforços acadêmicos muito bem elaborados e aqui, de forma resumida expressos, sobre temas essenciais. Isso é um alento sem paralelo, pois mais que trazer respostas a humanidade avança quando consegue se inquietar e elaborar perguntas que permitam desvelar, avançar e evitar eufemismos como saídas, quando não “copiar” sem criticidade e adequação à realidade, modelos importados. Através do capítulo “Sobre fragmentos e paradoxos do Recife”, a pesquisadora e professora Mariana Zerbone, coordenou a construção deste livro de forma primorosa e crítica. No seu exercício de formar cidadãos intelectuais críticos e reflexivos conseguiu mobilizar esforços no sentido de destacar os

principais enfoques dos jovens estudantes de graduação e pós-graduação na área humanística, revelando fragmentos da cidade do Recife e da cidade-região metropolitana num amplo espectro desde o método materialista histórico. Neste livro, se encontra caracterizada a cidade na perspectiva físico-natural e socioeconômica, pondo em evidência os processos e praxis recorrentes, as falsas políticas compensatórias, as distopias, as dinâmicas históricas, e as desigualdades sociais, e os jogos estratégicos adotados que requerem a educação do olhar e do interpretar a cidade. Sim! Trata-se de um exercício de desconstrução das “obviedades” em defesa do dito progresso, do elogio da inovação e da falsa ideia de geração de postos de trabalho, como se o desenvolvimento da cidade fosse tributaria exclusiva do capital imobiliário. De forma provocativa ela conduziu esses trabalhos que constam neste livro, inspirando novos questionamentos acerca de velhas heranças que marcam a cidade. A cidade marcada por pontes que tal como hiatos unem os espaços tão desiguais, são trazidos à tona através da técnica e da cultura, revelando os traços antropológicos que procuram significância e significado na estética. Assim é o texto, “Rios, pontes, modernidade e impressionantes esculturas greco-romanas: Usos do passado e reformas urbanas, o caso da Ponte Maurício de Nassau”. A obras sucessivas em busca da modernidade com os projetos “arrasa-quarteirão”, tornam muito atual e repetitiva as práticas ditas “requalificadoras” adotadas pelo poder público com respeito aos espaços proto-racionalista dos edifícios da praça da Independência e mais, os usos interrogativos de pra quem se destinam os espaços públicos? E pra quem seria essa praça? Isso é o jeito seletivo das intervenções. Tudo devidamente historicizado e dialogado no texto “A Praça da Independência e a Modernidade em Recife”. Através do texto “Homens e Caranguejos: um aspecto histórico da produção do espaço urbano do Recife, na primeira metade do século XX”, as ambivalências e as teses que sustentam os argumentos que inspiraram o Josué de Castro e sonorizaram como nunca os movimentos culturais pós- Chico Science são resgatados. Se aterram os valores dos ecossistemas manguezais, se encobre o “feio” e “fedido”, nos remetendo novamente à estética de uma ética perdida. Nessas perdas vão se os trilhos e os trens que existiam até o século XX, ou seja, é possível apontar equívocos construídos e opções dentro da lógica do capital que nos custa tanto hoje a mobilidade. Assim é apresentado o Recife dotado de trem e trilhos, no texto que compõe este livro: “O Recife vai de trem: a consolidação do sistema de trens urbanos no século XX”. Por esses trilhos se atingia a zona sul da cidade, o bairro mais moderno que surge na década 1970 com toda a pujança, permitido aceder a praia de Boa Viagem, conforme resgata o texto: “Avenida Beira Mar: O crescimento do bairro de Boa Viagem pelos trilhos da *Tramways*”. Através da historiografia se encontram os marcos da construção de um dos

bairros com mais elevado padrão socioeconômico do Recife, de um lado e de outro abrindo as janelas para os seus maiores paradoxos. A conversão de núcleos e povoados originários da cidade do Recife e situados em antigos engenhos de cana-de-açúcar e na atualidade subúrbios de elevada complexidade e diferenciação interna, são apresentados neste texto: “As diversas faces de um subúrbio: o bairro da Várzea no século XX”. As paisagens bucólicas, os espaços de áreas verdes de reserva, a pressão imobiliária avassalando a sua peculiaridade paisagística são destacadas neste trabalho, e abre um mundo de agendas a serem objeto de novos trabalhos. O trabalho que encerra este livro provoca a todos, mostrando as contradições e ambiguidades presentes naqueles discursos que enaltecem o protagonismo da cidade e da cultura, como os avatares da independência, bem com reconhecendo o pioneirismo da questão ambiental na figura do Georg Marcgrave, frente às práticas. Sim! é apresentado de forma etnográfica a importância da cultura, dos folguedos, a importância histórica de um espaço público como o fragmento de um sítio, com representantes das espécies da Mata Atlântica, um local de encontros, em especial da população mais desigual economicamente falando. Espaço público este que vive sob a pressão ou confinamento em meio a verticalização crescente de outro bairro dito “nobre”, de elevado valor o metro quadrado. Aí está o texto: “Bem cultural e espaço público, contradições e ambiguidades, o caso do Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade”. E assim seguimos fechando o prefácio deste livro, mas já na expectativa do próximo desdobramento do livro seguinte.

Edvânia Torres Aguiar Gomes

Sobre fragmentos e paradoxos do Recife no Século XX: um convite à leitura

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

O Recife é uma cidade em constante transformação, como uma dinâmica espacial muitas vezes difícil de ser captada. Ao analisar a paisagem do Recife é possível perceber fragmentos de sua história que permanecem presentes, enquanto outros não são tão perceptíveis, contudo esta reflete o momento e é fruto de uma construção histórica. Esses fragmentos podem ser o ponto de partida para reflexão sobre a história da cidade, buscando compreender dialeticamente os nexos espaço-temporais, os paradoxos sempre presentes em uma cidade desigual, e as histórias que aparentemente são paralelas, mas que se cruzam todo tempo, apesar de serem muitas vezes narradas em pedaços.

De fato é difícil apreender a totalidade espaço-temporal, mas esse é um esforço quando se busca compreender a história de uma cidade sempre em construção pelos agentes que determinam as ações, pelos sujeitos que cotidianamente fazem esse espaço um espaço da vida, pela técnicas elegidas e implementadas e materializadas, do capital empregado (reproduzido e ampliado), dos símbolos que representam ideologias e culturas, e as resistências que direcionam as ações para outros caminhos frente as desigualdades e desconexões sociais produzidas em uma cidade moderna.

A dinâmica urbana de uma metrópole é complexa, com inter-relações multiescalares que se concretizam no local, em uma ordem próxima, mas se conectam com fluxos de ideias e objetos oriundos de uma ordem distantes, que se materializam tanto na arquitetura e estrutura urbana, como nas relações sociais. A ideia de modernidade penetra no século XX associada ao capitalismo e ao urbano, e essa tríade passa a ser a base da sociedade contemporânea. O desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação possibilitam maiores trocas entre os lugares, câmbios de tecnologias, de ideologias, de símbolos, de capitais e tantos outros elementos que passam a circular com mais rapidez para lugares mais distantes, contudo não são trocas simétricas, na maioria das vezes prevalecem as intenções hegemônicas com bases imperialistas que contribuem para a reprodução do capital em um mundo que vai se tornando “globalizado”. E com o Recife no século XX não foi diferente, como capital de Pernambuco, cidade do Nordeste brasileiro, faz parte da lógica da busca pela modernidade, porém na condição de metrópole de país periférico, com todas suas contradições.

Recife passa a ser desde os finais do século XIX uma cidade produzida a partir da inspiração europeia de modernidade, principalmente influenciada pela estética francesa e pela técnica britânica. Com o advento da segunda guerra mundial a lógica urbana estadunidense torna-se referência cultural, técnica, econômica e consequentemente urbanística. Alguns conhecidos jargões revelam essa multiescalaridade na formação da cidade do Recife, como “Recife falando para o Mundo” da rádio Jornal, e “Eu vi o mundo... ele começava no Recife”, tela do artista Cícero Dias em 1930. Outros tantos apelidos são criados para comparar Recife a cidades europeias, como Veneza Brasileira, Nova Amsterdã, pela característica morfológica dos alagados, mas também no sentido de tentar se assemelhar à Europa. Recife também é comparada à Nova Iorque, sendo chamada de Manhattan brasileira, tanto pela relação com os Judeus que saíram de Recife e fundaram Nova Iorque, como pela verticalização da cidade e a configuração insular do centro do Recife que se assemelha à Manhattan. Por outro lado Recife é apelidada por Josué de Castro por suas características físicas e sociais, como Cidade Anfíbia, revelando a outra face do Recife, as condições precárias dos que vivem no e do mangue e nas palafitas, visíveis em qualquer ponto da cidade, embora muitos fechem os olhos para elas.

O Recife passa a fazer parte do circuito urbano do século XX como uma metrópole moderna, com expansão da cidade, reformas urbanísticas em larga escala, e a implantação de novas técnicas, porém completa o outro lado da moeda da modernidade em escala global, a de uma metrópole periférica que não se desvencilha de seu lado colonial mesmo em um país republicano. Mesmo com a introdução de hábitos modernos, de símbolos de modernidade, de tecnologias avançadas, de formação de intelectuais, a dependência de países centrais, que ditam as normas e ampliam seus lucros em terras tupiniquins, permanece, e isso é bem evidente em uma cidade em que a desigualdade social se torna praticamente endêmica e negligenciada. Esse paradoxo entre modernidade e desigualdade social, que aparenta ser uma contradição, se apresenta como inerente ao capitalismo e ao urbano, e para fazer esta leitura é preciso sempre ter como foco a totalidade através da compreensão da dinâmica escalar espaço-temporal.

O que se percebe ao se fazer leituras sobre a cidade do Recife é a fragmentação das narrativas históricas, da não articulação da multiplicidade de territórios que coexistem, partes de uma mesma cidade, fragmentada, porém articulada. Sabe-se da dificuldade de fazer essas articulações, mas negligenciá-las é como se essas narrativas não correspondessem ao mesmo Recife, como sendo duas faces que não se encontram, mas na verdade se entrecruzam e são frutos de um mesmo processo. Nesse sentido, nesta obra, busca-se, a partir de

fragmentos, compreender dialeticamente a dinâmica urbana do Recife no século XX, tendo a ciência que eles não esgotam a realidade e que não se iniciam nem se findam no século XX, mas sim como uma busca da leitura da realidade a partir de pesquisas e análises que se complementam e que abrem o leque de possibilidades para contribuir com a continua busca pelo entendimento do processo de produção da cidade.

Neste sentido, esta obra tem um caráter interdisciplinar, com bases na Geografia e na História, com múltiplas abordagens e perspectivas desenvolvidas pelos autores a partir de seus lugares de pesquisa. É um esforço de articular uma cidade que é aparentemente decifrável em termos de paisagem, mas que guarda em si muitos territórios e territorialidades que remetem a distintas memórias coletivas e a representações.

Ao longo desse livro essa paisagem do Recife vai sendo revelada tanto pelas narrativas, como pelo vasto material iconográfico que baseia as pesquisas e contribui para a leitura da cidade. Foram utilizadas como fontes as mais variadas, como mapas, fotografias, notícias de jornais e revistas, documentos oficiais, obras bibliográficas, relatos, entre outros, os quais foram analisados com todo rigor científico para elaboração das análises. O leitor atento passa a ter a possibilidade também, ao ler a obra, de fazer esse trabalho de recopilação, ampliando as possibilidades de refletir sobre o Recife no século XX.

Este livro, composto por sete artigos de pesquisadores sobre o Recife, os quais abordam diferentes temáticas em narrativas que se cruzam a partir de perspectivas distintas, mas que se complementam na análise da cidade, é o primeiro de uma série que irá trazer aproximações acerca da história do Recife em sua multiplicidade de paisagens, territórios e narrativas. Neste volume são apresentados sete artigos bastante relevantes para esta reflexão.

No artigo “Rios, pontes, modernidade e impressionantes esculturas greco-romanas: Usos do passado e reformas urbanas, o caso da Ponte Maurício de Nassau” Rafael Arruda Silva analisa a representatividade da Ponte Maurício de Nassau na busca pela implementação da modernidade a partir de símbolos que caracterizavam o moderno na França, como as estátuas neoclássicas instaladas na cabeceira da ponte. A reforma da primeira ponte do Recife no início do século XX foi motivo de um importante debate ideológico sobre qual Recife se pretendia para o este século que se iniciava

O artigo “A Praça da Independência e a Modernidade em Recife”, desenvolvido por Gleicielly Barros, revela a dinâmica de um espaço público no bairro de Santo Antônio, a Praça da Independência, à luz da modernidade. Esta também conhecida como Pracinha do Diário, é testemunho de vários séculos de história da cidade, com funções que se metamorfosearam de acordo com as

estruturas sociais de cada momento da cidade, e no início do século XX este espaço se destacou como ponto de convergência de sociabilidades que caracterizaram manifestações da modernidade no Recife e suas contradições.

No artigo “Homens e Caranguejos: um aspecto histórico da produção do espaço urbano do Recife, na primeira metade do século XX” Pedro Felipe Ribeiro Silva analisa o Recife a partir do romance *Homens e Caranguejos* de Josué de Castro, o qual revela a outra face da modernidade, o Recife dos Mocambos, dos mangues, dos excluídos da fatia do progresso prometida pelos preceitos modernos, como também as estratégias de resistência e de sobrevivência frente as desigualdades sociais produzidas nesse período. Um proposta de compreensão da cidade pela literatura.

O Artigo “O Recife vai de trem: a consolidação do sistema de trens urbanos recifense no início do século XX” de André Luiz Rocha Cardoso aborda como os trens urbanos contribuíram para o processo de urbanização do Recife, possibilitando a conexões de áreas até então rurais com a dinâmica dos centros urbanos, modificando assim as características dos arrabaldes e subúrbios. Fica evidente a importância da técnica de transporte na (re) configuração dos espaços da cidade e das relações sociais cotidianas e de produção.

No artigo “Avenida Beira Mar: O crescimento do bairro de Boa Viagem pelos trilhos da *Tramways*” de Tales de Lima Pedrosa aborda como a chegada dos bondes no bairro de Boa Viagem em 1920 modificou a paisagem do bairro, sua dinâmica urbana, e articulou uma área suburbana, destinada à balneário e veraneio, como o núcleo central do Recife.

Em seu artigo “As diversas faces de um subúrbio: o bairro da Várzea no século XX” Camilla Aryana da Silva Monte apresenta a transformação da localidade da Várzea do Capibaribe, antes área rural, de engenho de cana de açúcar, em um bairro integrado ao Recife urbano, com uma diversidade paisagística e de usos. Esse imaginário bucólico oriundo de um subúrbio à inglesa permanece até hoje, mesmo com dinâmica urbana que vai ser atrelada ao bairro com a construção de fábricas e de se tornar uma centralidade educacional de ensino superior e pesquisa. Nessa análise fica evidente contradições e paradoxos no processo de produção da cidade e nas representações acerca dela.

E no artigo “Bem cultural e espaço público, contradições e ambiguidades, o caso do Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade”, Sérgio Lima Silva analisa as transformações do que vem a se tornar o Sítio da Trindade, de fortificação contra os holandeses, passando por propriedade privada da família Trindade, a um espaço público tombado, função que é designada a ele em meados do século XX, além de ter sido a sede do Movimento de Cultura Popular, que teve como integrante Paulo Freire, e palco da maior festa de São João do Recife até os dias

atuais. Nesse sentido, ele coloca em pauta o direito à cidade, o direito à paisagem e o direito à memória.

Essa pequena apresentação é um convite para que viajem pelo Recife do século XX muitas vezes não revelado, porém também já conhecido, instigando novos questionamentos, pesquisa e reflexões críticas, e que contribua para novas leituras da paisagem e compreensão da história como um processo, permeada por ações, memórias e representações.

Rios, pontes, modernidade e impressionantes esculturas greco-romanas: Usos do passado e reformas urbanas, o caso da Ponte Maurício de Nassau¹

Rafael Arruda Silva

Introdução² – A cidade não para a cidade só cresce³

Falar de uma cidade é mais que calcular seus metros quadrados, contar sua quantidade de habitantes ou medir a altura de seus prédios. Não que tais informações não sejam importantes ou necessárias para estudos acadêmicos ou definição de políticas públicas. Entretanto, aqui nossa preocupação girará mais em torno da imagem que se constrói da cidade e menos em como ela se apresenta de fato. Dito isso, não se pense que defendemos uma cisão entre aquilo que é concreto ser a realidade e o demais: imaginário, simbólico, afetivo, ser matéria menos importante, relegada a uma segunda categoria de análise. Pelo contrário, todos esses são elementos partícipes do que podemos entender como real, ou ao menos da nossa visão sobre ele.

O concreto, ganha literalidade, quando o objeto de estudo é a ponte Maurício de Nassau, feita daquele material. Mas ao mesmo tempo que atravessar a ponte é um dado da realidade do recifense, a imagem que ela ajudou e ajuda a construir de nossa cidade também o é. Uma cidade, por princípio, é algo gerado pela ação humana, molda o espaço dentro de um processo histórico e nesse desenrolar se dão várias disputas, permanências e mudanças (Carlos, 1992, p. 56-

¹ Título inspirado na música “Rios, pontes e overdrives” presente no disco “Da lama ao Caos” da banda Chico Science & Nação Zumbi de 1994. O verso original diz: “Rios, pontes e overdrives impressionantes esculturas de lama”. Assim como se poderá ver nesse artigo a paisagem urbana também tem esse papel de inspiração artística. Como o manguebeat foi um movimento experimental e inovador, e marcadamente urbano, o cantar a cidade, sua paisagem, suas pessoas, suas manifestações culturais, desigualdades e situações cotidianas, estiveram presentes em várias das canções da citada banda (VARGAS, 2015).

²Esse texto e seus argumentos são uma versão adaptada de parte da dissertação “Ponte Maurício de Nassau: Modernidade, espaço urbano e usos do passado nas reformas urbanas do Recife (1909-1920)”, defendida em 2019 no Programa de Pós-graduação em História da UFRPE. Disponível em: <http://www.tede2.ufrpe.br:8080/tede/handle/tede2/8488>

³ Trecho da música “A Cidade” do disco “Da lama ao Caos” de 1994 de Chico Science e Nação Zumbi.

57). Quando falamos da cidade do Recife a que se levar em conta que essa ação humana é responsável não só por construí-la fisicamente, mas também simbolicamente. Discursos e imagens influenciam na tomada de forma do espaço. Aqui, se entende espaço público como um ambiente no qual regras de convívio, hierarquias e normas confluem. Um palco para as relações sociais, que se modificam de acordo com a estrutura urbana do momento histórico (Albuquerque 2006, p. 44). As continuidades 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.

Sublinhamos duas palavras nesse contexto: palco e disputas. A última deriva da vivência dos grupos e indivíduos que permeiam a cidade. Dessa afirmação depreende-se que há narrativas que são menos ou mais aceitas, seja pelo poder público — que regulamenta os usos do solo, regulariza as construções ou usa da força para reprimir práticas não aceitas no local — seja por elites que promovem suas visões de como se portar no espaço, causando segregação espacial.

A palavra palco merece destaque porque o espaço, aqui abordado em sua faceta urbana, é justamente um palco de disputas no qual se busca legitimação para que sua expressão e leitura da cidade tenha a melhor aceitação possível. O espaço assim é produto da ação humana, local de seu desenrolar e condição para que as relações sociais se desenvolvam. Em resumo, o espaço, é construído pelas relações humanas, ao mesmo tempo que as condiciona e é onde elas ocorrem.

Bem, mas o que isso tem a ver com nossa ponte? Se uma cidade está em constante mudança, nada mais adequado do que uma ponte importante de seu centro ser reformada de tempos em tempos, certo? Entretanto, como queremos demonstrar, as reformas urbanas não ocorreram simplesmente por uma necessidade material. As alterações da ponte em 1917, que se encontrava desgastada e com suas vias quase inutilizadas, estava contida em um contexto mais amplo de transformações do centro da cidade do Recife. Estas alterações, não miravam apenas uma renovação das estruturas físicas para um maior ganho econômico, mas também se desenvolveram por conta de mudanças culturais, anseios por renovação estética, dos costumes e do espaço. Em outras palavras, a imagem do Recife, para além de seu porto e ruas, estava defasada e deveria se equiparar a um modelo de modernidade. A ponte Maurício de Nassau foi então, um dos elementos para que essa narrativa-visual, posto que observada na paisagem, da modernidade recifense pudesse tomar corpo.

Defendemos, portanto, que a ponte Maurício de Nassau figure como um estudo de caso por vermos nela essa capacidade de sedimentar em torno de si várias camadas de história da cidade, que podem ser desveladas durante o

trabalho do historiador. Se uma cidade pode ser tomada como cronotopo (Pesavento, 2004, p. 1595), ou seja, um local em que as coordenadas do tempo e espaço confluem através do depósito cumulativo de significado ao longo de um processo histórico, a ponte é um exemplo claro desse processo. Sua estrutura carrega memória de mais de 3 séculos, desde a invasão holandesa, até o século XXI, juntado várias camadas de temporalidades em si. Assim, também é destacado seu papel de monumento histórico (Choay, 2006, p. 25), levando em conta todo seu conjunto: sua via, estátuas, placas, materiais usados na construção. A soma dos seus elementos nos ajuda a ler parte da história urbana do Recife. Vejamos então como a imagem dessa ponte foi se fazendo.

Rios e pontes no coração, Pernambuco embaixo dos pés e minha mente na imensidão⁴

Na virada do século XIX para o XX o Brasil era um país em plena transformação, que tentava se adequar as premissas de uma sociedade urbana (Lefebvre, 2008, p.13) em rápida expansão. É importante entender que cidade e urbano não são sinônimos, a primeira é mais antiga, tendo milhares de anos de existência, já a noção de urbano pode ser datada do início do pós-Revolução Industrial, dando conta do alastramento incisivo e quase inescapável da lógica urbana por sobre o espaço. Essa urbanidade sempre crescente começava a tomar corpo no Brasil. O impasse, entretanto, era que nossas cidades ainda estavam presas em modelos assumidos como atrasados, datados do período colonial e imperial, seja pelo tamanho das suas ruas, suas escolhas arquitetônicas; seja pelos modos de se portar e vestir no passeio público.

Com a república, houve mudanças sócio-políticas e econômicas. Um processo de substituição das elites sociais passou a consagrar o modelo burguês, adotado como padrão social almejado, que tinha a busca pelos ganhos cada vez maiores como preocupação, a inserção não era somente do capital estrangeiro, mas de um cosmopolitismo que vinha junto com um desprezo por elementos populares que estragariam o salto civilizacional esperado (Sevcenko, 1999, p. 26). 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,

⁴ Trecho da música “Mateus Enter” do disco “Afrociberdelia” de 1996 de Chico Science e Nação Zumbi.

que desejavam se inserir no cenário mundial, se adequando às premissas de uma sociedade moderna (Lubambo, 1991, p. 65).

Como a população brasileira estava em uma crescente, cada vez mais vivendo nos centros urbanos, não é de se estranhar que o movimento no sentido de reformulação destes locais tenha avançado. A remodelação da cidade, posta em prática, foi a consagração do progresso como objetivo coletivo fundamental. Uma obsessão da nova burguesia que se materializou nas reformas urbanas.

A velha estrutura urbana tinha uma necessidade de se adequar às demandas dos novos tempos. O embelezamento da cidade almejava se caracterizar como uma representação de um marco civilizacional, moderno e sanitizado. Reformar era necessário para alcançar tal objetivo. A cidade do Rio de Janeiro, como capital do país, foi o maior exemplo disso: “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). Outras cidades, como Belém e Recife também passaram por transformações, com suas especificidades, mas compartilhando objetivos semelhantes, durante o início do século XX.

Um dos exemplos a seguir era a experiência francesa durante o governo de Georges-Eugène Haussmann⁵. Destacam-se alguns elementos presentes no projeto haussmanniano: higienização da cidade, com preocupação com saneamento urbano; reestruturação viária prevendo alargamento de ruas e criação de bulevares, que favorecia um controle social; embelezamento utilizando-se de mobiliário urbano e monumentalização da cidade para dar-lhe um aspecto moderno (Harvey, 2015, p. 347) Este modelo pode ser caracterizado como a modernidade da *belle époque*⁶, 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

⁵ Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) ou Barão Haussmann ocupou o cargo de prefeito do que hoje é Paris entre 1853 e 1870.

⁶ 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.

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 no contexto de prosperidade que a Europa experimentou nesse período.

Estes pontos são observados, com suas devidas peculiaridades no Brasil e no Recife, quando se assume, a necessidade similar de construção de cenários de modernidade (Teixeira, 1994, p. 159) que dessem vazão aos anseios das elites e dos dirigentes do Estado. 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 favorável. 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)

A partir de 1909, o Recife passou por uma série de modificações 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” (Moreira, 1999, p. 141).

O período entre 1913 e 1920 marca o intervalo de anos das últimas grandes modificações 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, a última reforma realizada na ponte Maurício de Nassau fez parte de uma fase de urbanização que a cidade presenciou, por consequência das mudanças que se deram no porto e arredores do bairro do Recife. 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. Na esfera política, tentando manter seu papel de destaque não só em nível regional, no recente cenário republicano. Na parte econômica, visto que o tradicional porto da cidade necessitava ser reestruturado. E uma afirmação no nível cultural e simbólico, pois para a urbe chegar aos seus designios deveria ingressar na ordem civilizacional que a tornaria uma cidade moderna. É nesse entremeio de justificativas que se situava o papel das elites recifenses e do Estado como propulsores das reformas, ratificando 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 nessa empreitada. Mudou-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 agia então, na medida em que esta seria o referencial cultural.

Esse conjunto de ideias dá corpo a uma imagem de cidade que começa a ser moldada antes na mente e no discurso, posteriormente sendo posta em prática na cidade em si. O imaginário da modernidade, da cidade moderna, é o que guiará as mudanças que se efetivam. Edifícios, passeios públicos, vias, praças, mobiliário urbano deveriam estar de acordo com essa nova visão. Assim, tinham de passar por um processo de atualização, em que muito do considerado ultrapassado ou arcaico seria descartado, afinal o objetivo passava por “mais que construir uma cidade/sociedade moderna importava construir a imagem de uma cidade/sociedade moderna” (Teixeira, 1998, p. 3).

Esta impressão pode ser observada no apoio público que as reformas angariavam. Tanto a classe política, – ligada às alianças de Francisco de Assis

Rosa e Silva⁷, político pernambucano mais proeminente da época – quanto a classe econômica mais poderosa – uma elite açucareira e comercial tradicional no Recife – apoiavam as mudanças do porto e centro urbano. Ao mesmo tempo, essas eram defendidas nos jornais da época e discutidas pelos intelectuais. Desse modo, existia um estímulo a administração pública a dar cabo às mudanças ditas necessárias. 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, há tanto tempo reclamada e que com censurável falta de patriotismo tem até sido decurrada! As docas do Recife [...]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 (Gomes, 1903, p.1)⁸

Essa interpelação reproduzida no *Diário de Pernambuco*, 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 atrasadíssimas e

⁷ Francisco de Assis Rosa e Silva foi um importante político em fins do século XIX e início do XX. Entre outros cargos, foi ministro da Justiça entre, vice-presidente do país entre 1898 e 1902, deputado geral e senador e tinha ampla influência nos meios políticos de Pernambuco. O jornal *Diário de Pernambuco* foi de sua propriedade de 1901 até sua morte em 1929.

⁸ As citações de jornais, relatórios e demais documentos citados foram preservados em sua grafia original.

verdadeiramente perigosas em que é ali feito o serviço de embarques e desembarques de passageiros e mercadorias. [...]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 à terra onde nasceram, conseguiram vel-a representada por uma das mais belas cidades do continente. (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.

Além da readequação do cais, o plano de reforma do porto aprovado em 1907, previa demolições de edifícios ao longo do bairro do Recife, abertura de avenidas radiais e alargamento de vias. Assim, é possível perceber que a intersecção entre reformar o porto e o bairro nunca foi mera casualidade. Ordenar a centralidade urbana (Pesavento, 2008, p. 5) tornou-se essencial para o momento em questão. Não à toa que, concomitantemente ao planejamento de reforma do bairro e do porto, também era posto em prática o Plano de Saneamento capitaneado por Saturnino de Brito⁹. Mirava-se com isso a implantação de sistema de esgotos e saneamento, bem como de abastecimento de água. O espaço público passava por um processo de disciplinarização, no qual a meta era melhorar os níveis de salubridade. Desse modo, a tríade: sanitarização, embelezamento e modernização eram postas em prática pra moldar a nova cidade que se desejava.

Após as intervenções, a estrutura legada à cidade era de uma organização 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.

⁹ Saturnino de Brito (1864 – 1929), foi um engenheiro sanitarista que esteve na vanguarda dos estudos urbanísticos de sanitarização. Atuou em Minas Gerais, Recife, São Paulo, ao lado do poder público, pode em prática obras de infraestrutura, com foco no saneamento.

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 (Moreira, 1999, p. 142)

O novo arranjo, que tentou substituir o antigo pelo moderno, promoveu a continuidade de escolhas ligadas a uma arquitetura historicista (Carvalho, 1999, p.18). 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).

Subvertendo a intenção do verso que intitula essa seção do artigo, podemos dizer que as reformas passaram, pois aqueles que tinham o poder político, econômico e cultural tinham suas mentes no mundo. Ou seja, era necessário, para eles, um Recife que fosse farol de modernidade de acordo com os parâmetros internacionais, ainda que para isso Pernambuco – em seus elementos da paisagem urbana, suas formas de viver e seus aspectos do cotidiano – fosse posto debaixo dos pés e abrisse espaço para uma nova cidade.

Exemplo de tal feito é o prédio da Associação Comercial de Pernambuco (ACP)

que se encontra, até hoje, na Praça Rio Branco, estrategicamente de frente 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, p. 90).

Como consequências diretas das mudanças no centro urbano estavam 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, reunindo nele os pontos de habitação e as zonas de interação pública desde sua origem. Principalmente após o período holandês, ocorreu uma concentração populacional intensa nesse local. Somou-se a isso às demandas comerciais, sempre ligadas ao porto e às freguesias religiosas, dando forma a uma região movimentada, caracterizando-se por ser a centralidade urbana da cidade. Esses atributos puderam ser observados até os anos XX, perdendo-se com o avançar das modificações.

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

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 tentar 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 imaculados 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. O uso residencial do bairro do Recife foi drasticamente reduzido, permanecendo até hoje pouco habitado, devido a derrubada das moradias mais populares, como cortiços e mocambos, muitas delas sem nenhuma indenização do poder público (Lubambo, 1991, p. 125). Além disso, ainda haviam regras para construção e aquisição dos novos terrenos, criados no pós-reforma, que inviabilizavam o acesso aos mais pobres. O processo modernizante não era higienista apenas no sentido sanitário, mas com acentuados aspectos elitistas.

Excluiu-se dessa forma não apenas um tipo de ordenamento do espaço, mas todo um recorte social. 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 das classes mais populares, que destoavam das incitativas modernizadoras.

A ponte, tomada aqui como objeto de estudo, é modificada nesse contexto reformador e modernizador. Refletir sobre as transformações que ela sofreu entrega justamente parte dessa modernização. Diante disso, toma-se como material de análise deste momento de transição da paisagem urbana da cidade a ponte Maurício de Nassau. No procedimento de historicizar a análise de suas mudanças e permanências podemos dimensionar sua importância da História Urbana do Recife, ressoando a percepção do Recife ser uma cidade com rios e pontes no coração.

Entulhados à beira do Capibaribe... No meio da rua em cima das pontes¹⁰

Explicado o percurso que nos leva até a ponte, falemos agora do percurso da ponte até nós. A ponte Maurício de Nassau é antiga — datada do século XVII, no período holandês — a mais velha dessas estruturas ainda existentes no Recife (Menezes, 2014, p. 22). Sua construção ocorreu durante os anos em que João Maurício de Nassau era o administrador das terras desta região, como funcionário da Companhia da Índias Ocidentais.

Inaugurada em 28 de fevereiro de 1644 a então chamada Ponte do Recife era uma construção que há anos estava no pensamento da administração holandesa. Sem a ponte, se empilhavam dificuldades para o abastecimento da localidade e para o traslado de pessoas e de mercadorias. No bairro do Recife,

¹⁰ Trecho da música “Antene-se” do disco “Da lama ao Caos” de 1994 de Chico Science e Nação Zumbi.

superpovoado após o incêndio de Olinda e a chegada dos invasores, a passagem para a cidade Maurícia — a capital holandesa em terras brasileiras — era feita através de barcos ou pelo istmo que fazia ligação com as terras olindenses, hoje já não mais existente. Assim, a construção da ponte era assunto de primeiro interesse, como o conde de Nassau deixava claro:

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).

Mais à frente a liderança da construção da ponte teve de ser assumida pela administração nassoviana. Isso porque o construtor responsável, que havia ganho a disputa no edital lançado, acabou por abandonar as obras alegando desavenças com a Companhia das Índias Ocidentais. Diante disso, como pode-se ver na ilustração abaixo, (Figura 1) a ponte acabou sendo metade de alvenaria e metade de madeira.

Figura 1 – Ponte do Recife



Fonte: BARLÉU, 2005, p. 232

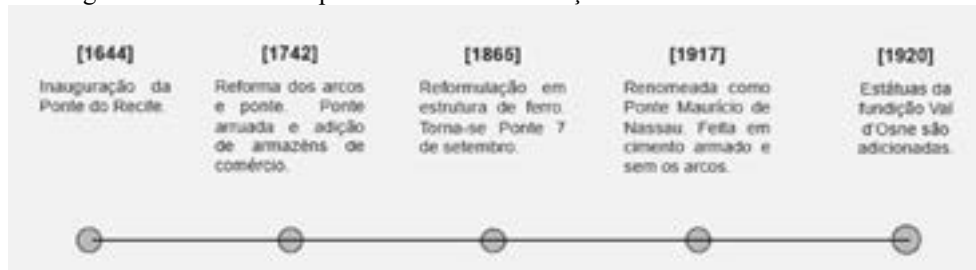
Ao ser finalizada, a ponte do Recife alterou a ordem da centralidade urbana da localidade ao redor. O fato óbvio era de que agora havia uma ligação direta entre o istmo do Recife e a ilha de Antônio Vaz. O simples deslocar-se, as trocas comerciais e o abastecimento de água foram modificados. Ocorrendo, por consequência, uma descentralização da ocupação do terreno. Acompanhando a ponte, já estavam lá os arcos servindo de porta de entrada para a cidade. As portas instaladas serviam para o pedágio compulsório, afinal foi custosa a construção de tal empreendimento, assim para a travessia, era necessário pagar pela passagem sobre a ponte. A prática de constituição 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)

Se hoje é indissociável falar do Recife sem pensar em suas pontes isto se inicia com a ponte Maurício de Nassau. Antes apertada num território superpovoado e quase apartada do restante das localidades que compunham o território pernambucano, a população do Recife, teve na ponte um fixo condutor (Barros, 2017, p. 71). Essa estrutura permanente no espaço que é capaz de dar vazão para os fluxos, sejam estes de pessoas, mercadorias, ideias. Ao redor e por sobre a ponte Maurício de Nassau as vivências das cidades foram sendo construídas e renovadas. Se a ponte passou por várias mudanças ao longo de sua existência (Figura 2) é porque novas demandas foram surgindo, novos discursos e práticas foram prevalecendo, outras formas de reordenamento dos espaços urbanos tomaram forma. Claro que há a questão das reformas por conta do desgaste dos materiais e da própria estrutura física da ponte, que por certo, requeria reparos, mas para além disso há aquilo que já comentamos acerca da

adequação da ponte às necessidades dos usos do espaço. Um exemplo é sua característica levadiça logo na sua primeira fase.

Figura 2 – Linha do tempo resumida das mudanças da Ponte Maurício de Nassau



Fonte: Rafael Arruda

No século XVIII, foram adicionadas, ao seu passeio, espaços para alocação de lojas e depósitos, tornando-a uma ponte arruada. A ponte que antes já fazia às vezes de fixo condutor para as trocas comerciais do centro da cidade, passou a ser ladeada pelos estabelecimentos comerciais em si, se fundindo ao agitado compra e venda da capital. Deste modo, se reforçou ainda mais seu papel de ponto de confluência das vivências urbanas do Recife.

Apenas no século XIX, a ponte passou novamente por grandes mudanças. Já nas primeiras décadas, deixa de ser arruada (SILVA, 2011, p. 11) e, na segunda metade daquele século, sofreu 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 (Figura 3).

Figura 3 – Ponte Sete de setembro no final do século XIX



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

Neste período a Revolução Industrial já via ocorrido e a aceleração de uma urbanização se fazia sentir. O Recife, a partir de 1830, com o aumento do comércio internacional em seu porto e a maior troca comercial e cultural advinda disso, começou 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 (Silva, 2011, p.56). 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 (Moreira, 1999, p. 142).

Desta maneira, fica patente aquilo que já defendemos anteriormente: se a ponte é mudada é por uma demanda criada anteriormente. Há ideias e práticas observadas na sociedade que colaboram para criar um cenário propício para essas alterações ocorrerem e que influenciam nas escolhas feitas. Se já havia o precedente de importação de técnicas, materiais, estilos e mão de obra estrangeira no Recife de meados do XIX, no século XX isso ainda se observará.

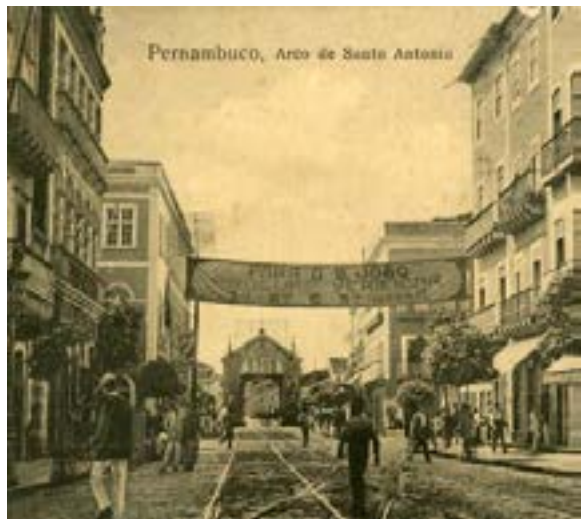
A última grande intervenção na ponte Maurício de Nassau, efetuada num período que vai de 1913 a 1920, também será um misto de necessidade de reparo de estrutura física somada a construção de uma nova paisagem urbana. Em 1913 derruba-se o Arco da Conceição (Figura 4), seguida de uma reformulação total da ponte em 1917 junto da derrubada do Arco de Santo Antônio (Figura 5), que a deixou com a estrutura de cimento armado dos dias atuais, e finda em 1920 com a colocação das estátuas nas colunas em suas margens. Já mencionamos como essa reforma está inserida num contexto maior da remodelação do bairro do Recife e de seu porto, sendo dessa maneira parte de uma reorientação da centralidade urbana da cidade.

Figura 4 - Arco da Conceição



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação - Brasil

Figura 5 – Arco de Santo Antônio



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação - Brasil

Cabe falar então dos arcos mais detalhadamente, pois esses elementos seculares, foram eliminados, embora não esquecidos, e nos ajudam com o argumento das camadas de temporalidade que a ponte Maurício de Nassau manteve. Desde a sua fundação a ponte esteve acompanhada por dois arcos em suas margens, presentes até inícios do século XX. A ponte e seus arcos podem ser entendidos como um conjunto único, partilhando as vicissitudes das transformações urbanas pelas quais o centro do Recife passou.

Os arcos — que faziam as vezes de portas da cidade — estavam incrustados nas vias de passagem, marcando as atuais avenidas Marquês de Olinda, do lado do bairro do Recife, e a rua Primeiro de Março, do lado de Santo Antônio. Inicialmente, tinham as insígnias de Maurício de Nassau e inscrições aludindo a sua construção nesse período. Em 1743, sob o governo de Henrique Luiz Pereira Freire, foram derrubados sendo substituídos por outros que não mais ostentavam as referências da estadia holandesa nessas terras. Houve uma substituição por brasões da monarquia portuguesa, que posteriormente foram destruídos quando da independência de nosso território. Também é do século XVIII que os Arcos da Conceição, voltado para o lado do Bairro do Recife, e o Arco de Santo Antônio, do lado oposto, ganharam as imagens católicas que lhe nomeiam. Ao seu redor se davam festividades religiosas nas datas dos respectivos santos. Assim, vê-se o quanto de carga simbólica e quanto de estratos de tempos foram sendo depositados nessas estruturas.

Os encarregados da festa de Nossa Senhora da Conceição do Arco da ponte, podem aos moradores da rua da Cadeia para que na véspera e no dia da festa de nossa Gloriosa Padroeira ornem com bandeiras hasteadas as suas janelas, e também com colchas no dia da festividade, assim como iluminem suas casas na noite da véspera e dia, para maior brilhantismo da solemnidade. (Nossa..., 1865, p. 3).

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

Como sucede todos os annos 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 igreja de S. Pedro dos Clerigos ás 8 horas da manhã, a mandado do guarda dessa igreja sr. Franciso Mattos, na igreja do Martyrios, 35ambém ás 8 horas, e no convento de S. Francisco de Olinda ás 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 igrejas se comemorou o dia de hoje (SECCCÃO...,1913, p. 2)

Vê-se, portanto que a ponte aglutinava em torno de si não só a função de ligação de territórios, mas movimentava o comércio, a vida religiosa, ajudava na formação de uma identidade e senso de comunidade. Viver na cidade do Recife, e em seu centro, em parte era experienciar essas vivências que se sucediam em seu espaço urbano. “Entulhados à beira do Capibaribe... No meio da rua em cima das pontes” o povo recifense pode transformar esse espaço em lugar (Tuan, 1983, p. 6 e 7) através da sua experiência. O lugar é o espaço dotado de valor, preenchido pelo sentimento de reconhecimento e pertencimento. Ao passar por esse processo as pessoas e os grupos sociais se ligam a determinados locais, se vinculando de modo afetivo, criando laços com ele. A ponte Maurício de Nassau – e as demais pontes do Recife – são exemplos de símbolos que ajudam o recifense, através dos séculos, a formar a sua noção de pertença a esse local. Atuando nesse processo de construção de um elo com o lugar.

Dessa maneira, mesmo com essa importância os arcos e a ponte foram demolidos. O novo formato não dava conta apenas de substituir o ferro corroído e o passeio esburacado, mas também de modificar a ponte para se adequar aos novos aspectos visuais e urbanísticos que estavam sendo promovidos.

A modernidade desgarrou o espaço do lugar, criando uma cisão entre eles. Na medida em que se eliminaram símbolos que faziam a mediação da experiência urbana, ressignifica-se o espaço: seus usos, signos e vivências. Um exemplo é da geração de intelectuais que viveu sua juventude na cidade em meados do XIX e que ao se deparar com um novo Recife pós-reforma não pode esconder seu estranhamento e descontentamento. Entre eles podemos citar Manuel Bandeira, Joaquim Cardozo e Gilberto Freyre (Arrais, 2006, p. 147). O último, ao voltar de seus estudos fora do país, passará a criticar as modernizações ocorridas na cidade e a defender o seu modernismo regionalista, como podemos ver:

O Rio no conjuncto de suas avenidas novas e dos seus palácios cosmopolitas, não passará dum amontoado inexpressivo de construções: imital-o será para o Recife o sacrificio 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 à cultura brasileira uma nota distinta, 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)

Os arcos foram retirados pelas “exigências do trânsito” ou “necessidade do tráfego” (Figura 6 e 7), pela ponte cruzariam bondes elétricos, carros e a modernidade.

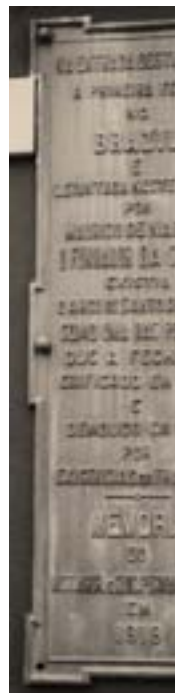
Figura 6 - Placa Arco da Conceição Antônio



A poucos metros a leste deste local existia o Arco da Conceição edificado em 1643 como uma das portas que fechava a ponte acabada naquele anno por Mauricio de Nassau e arrasado em 1913 por necessidade do trafego.
Memoria do Inst. Arch. e Geo. Pernambucano em 1918"

Fonte: Rafael Arruda

Figura 7 – Placa Arco de Santo



Na entrada desta ponte a primeira feita no Brazil e levantada neste local por Mauricio de Nassau o fundador da cidade existia o Arco de Santo Antonio como uma das portas que a fechava edificado em 1643 e demolido em 1917 por exigencias do transito.
Memoria do Inst. Arch. e Geo. Pernambucano em 1918"

Fonte: Rafael Arruda

Onde estavam localizados os arcos foram instaladas estas placas pela ação do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Segunda entidade mais antiga dedicada à história nacional – 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. 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 fez 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 sábio príncipe liberal, fundador da villa do Recife, convocador do primeiro congresso que se reuniu 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).

Relembrar Nassau, não como invasor das terras, mas como benfeitor, e deixar isso marcado nas colunas que margeiam a ponte, nos dão mais mostras das camadas de tempo que se depositam nessa estrutura. Salientar e escavar essas distintas memórias, que se misturam no espaço e modificam o lugar, nos ajuda a configurar a ponte Maurício de Nassau como monumento histórico (Choay, 2006, p. 168), posto que nos permite recuperar e historicizar elemento da história urbana do Recife.

O leitor mais atento pode estar se perguntando: “falou-se das pontes que cortam os rios e da modernidade que transforma o espaço, mas onde estão as estátuas do título?”. Bem, são elas o último elemento, mas não menos importante, de nossa análise. Isso porque com a colocação das estátuas conseguimos fechar a contextualização da ponte Maurício de Nassau como símbolo de modernidade

que se queria para paisagem urbana do Recife. Para dar conta disso, entretanto, voltemos nossa atenção para a Antiguidade Clássica.

É necessário entender que a modernidade se utiliza também de expediente do que já passou para se legitimar. Isso está no cerne do conceito de Usos do passado (Pinto, 2011, p.30), no qual para se justificar um comportamento, norma, discurso, prática, papéis de gênero, etc, se apela para alguma base no pretérito. Essa tradição, história ou narrativa evocada não precisa estar alinhada com a historiografia, pelo contrário, a interpretação feita dela é justamente pautada pela função de alicerce que pode desenvolver no presente.

Para exemplificar, podemos apontar como a “Arquitetura Clássica” foi usada pelos regimes fascistas — italiano e alemão — em sua necessidade de construir um passado glorioso do qual seriam herdeiros e de utilizar uma estética arquitetônica grandiosa (Silva, 2007, p. 41 a 46). Aqui existem dois pontos a se sublinhar: 1- o primeiro é que a organização espacial e as formas arquitetônicas também estão no rol de elementos a serem utilizados para criar uma narrativa de herança de uma tradição que deve ser perpetuada; 2- tal tradição, nesse caso uma “Arquitetura Clássica”, não deve ser tomada acriticamente. Como nos mostra Francisco (2015, p.35), ao se falar em uma arquitetura que unifica as características da Grécia e Roma antiga, como se a segunda apenas continuasse aquilo que a primeira pôs em prática, se estabelece uma linhagem que homogeneiza características únicas, fabricando uma tradição. Essa linha contínua depois foi evocada no período renascentista em seu apreço pelo redescobrimto de objetos e fontes das civilizações greco-romanas.

A retomada de símbolos de uma Antiguidade, assumida como clássica, terá um segundo momento de destaque. No século XVIII e XIX veremos o despontar do neoclássico como mais uma tentativa de retomar trajetórias arquitetônicas para embasar sua reutilização.

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 e 38).

Nesse período o estilo neoclássico se difundiu sendo utilizado em edifícios da administração pública, equipamento culturais como teatros, casas das

elites, mas também no mobiliário urbano: chafarizes, varandas, vasos, esculturas ornavam praças e passeios públicos. Esse embelezamento casava com as premissas da *belle époque* já analisadas. Após ordenar e sanitizar a cidade era necessário adornar seu espaço. Essa modernidade dialogava com elementos do passado para se legitimar e para buscar inspiração. Entretanto, tal relação não era de simples cópia ou resgate literal, mas sim de resignificação e reinterpretação do que se entende por clássico. Era o uso de uma arquitetura historicista que podia ser definida “como aplicable a todas las manifestaciones que señale nun retorno ornamental a pueblos o períodos históricos” (Carvalho, 1999, p. 18).¹¹

Dessa maneira, era interessante usar elementos que faziam alusão para ideais civilizatórios, que em tese teriam sido criados pelos gregos e levados adiante pelo Império Romano. Junto com o neoclássico, outro estilo historicista também será usado no Recife das reformas do século XX: o eclétismo. Mistura de vários estilos historicistas, ele também caiu no gosto da elite e poder público pernambucano e foi utilizado, tanto nos equipamentos que eram instalados no espaço urbano como reproduzido em fachadas de prédios contemporâneos da reforma, exemplo disso é o já citado edifício da Associação Comercial de Pernambuco.

Logo, retomamos a nossa ideia já enunciada: para ser uma cidade moderna era necessário parecer com uma. A imagem da cidade ajuda a sedimentar no imaginário das pessoas a noção de pertença que transforma o espaço em lugar. No recorte do Recife que aqui abordamos, esse processo de adequação estética ocorreu pela adoção do estilo neoclássico e eclético pois essa conduta

[...]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)¹²

Explanada essa questão podemos voltar a olhar para a ponte Maurício de Nassau. Sua situação era a seguinte: foi reformulada, sua estrutura metálica

¹¹ Tradução do autor: como aplicável a todas as manifestações que demarquem um retorno ornamental para povos ou períodos históricos.

¹² Tradução do autor: se traduzia em termos como “modernidade” ou “estética moderna”, que tinham para a época, um claro sentido de atualização tecnológica e artística e que, aparte de relacionar o ornamento historicista com a civilização europeia, foi a chave no processo de aculturação promovido por aquela arquitetura.

trocada por uma de cimento armado; seus arcos haviam sido destruídos, porém 4 colunas foram colocadas nas suas margens, onde se podiam ver placas aludindo as antigas estruturas e o novo nome da ponte.

Primeiramente temos que informar como ocorreu sua reinauguração. Em 18 de dezembro de 1917, 9 meses após o início das obras, a ponte estava sendo reaberta para uso. Era o segundo aniversário de governo de Manoel Borba, então governador de Pernambuco, e responsável pela reforma. Nessa data (e nos próximos dois dias) podia-se ler no *Diario de Pernambuco* matéria elencando os feitos da administração do governador e entre eles dizia-se o seguinte sobre a ponte:

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”; devido ao dia em que foi entregue ao publico. Não se prestando mais ao transito devido ás ameaças de desabamano, 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. [...]

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 (A PONTE..., 18 dez. 1917, p. 3)

O papel de destaque para a ponte estava garantido, sendo chamada de obra de arte, ainda que alguns ajustes estivessem por fazer. Fica claro, no entanto que, as colunas já estavam lá, mas não as estátuas. Houve desde então uma indecisão sobre o que fazer em relação a aquele espaço vazio nas colunas:

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 despropocionadas, ressentindo-se da falta de uma alusão qualquer e mesmo para o fim — suporte de lâmpadas — de pobreza de ornamentação. (Moraes, 1917, p. 1)

Para que ela se tornasse mais aprazível aos olhos era necessário complementa-la e adequá-la ao panorama do novo bairro do Recife. Sempre lembremos: para ser moderno é necessário parecer moderno. 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. Não é à toa que José Apolinário de Oliveira — engenheiro encarregado da Diretoria de Obras Públicas do Estado — numa prestação de contas sobre a obra da ponte no *Jornal Pequeno* e no relatório oficial deixava claro que havia “[...]um acordo 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). Embelezamento aqui é uma das palavras-chave, sublinhada como uma das premissas para o processo de modernização do centro da cidade. Note-se que o poder político se entendeu com o poder eclesiástico para destituir o espaço público do símbolo sacro e continuou sua agenda de mudanças urbanísticas. No relatório também existe passagem que dá conta da quantia de 1:200\$000 para pagamento do escultor Bibiano Silva pelos seus trabalhos em confeccionar grupos alegóricos para ornamentar a ponte.

Com isso parece que tudo se encaixa e se hoje passamos na ponte Maurício de Nassau e vemos as estátuas em suas colunas é porque elas provieram do escultor Bibiano da Silva, conhecido na época pela sua habilidade. Contudo, a história não é essa, Bibiano nunca colocou suas ideias em prática. Tendo vencido concurso organizado pelo governo, ele apresentou modelos de possíveis imagens para serem usadas na ponte. As ideias iam desde estátuas do Conde da Boa vista, Barão de Lucena, Maurício de Nassau e o Marquês de Olinda até grupos alegóricos que representassem passagens históricas importantes da região. Como nos fala novamente José Apolinário:

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, 1918, p. 21)

Essa ideia, porém, não seguiu adiante, o Estado reclamou dos custos e desistiu. A ponte acabou por ficar sem estátuas (Figura 8), sem ornamento sem quase nada e o governo “[...]resolveu por ao lado a ideia de se collocar grupos allegoricos e mandou fossem colocados quatros candelabros, por enquanto, deixando-se para depois a obra de embellezamento” (Oliveira, 1918, p. 21).

Enquanto o tal embelezamento não ocorria as críticas sobre a ponte se acumulavam:

Figura 8 - Cartão postal da ponte Maurício de Nassau, cerca de 1918



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

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 vai satisfazer a curiosidade pública sobre aquela obra d'arte, nós chamaremos a atenção para dois relevos dessa ponte, que são um disparate estético e um monstro fúnebre. O disparate está naquelas varandinhas de ferro fundido, intercaladas na argamassa grossa da balaustrada. [...] Com relação aos monstros, o público vai ver a beleza de quatro sarcófagos detestáveis, sem linha, nem estilo, nem utilidade, fazendo sentinela aos encontros. São quatro columnas tristes e sem adorno, encimadas por uma gaiolinha vazia de quatro pilares de três palmos, sobre os quais repousa uma urna funerária, em cada uma. Esses sarcófagos não ficam bem nas cidades. [...] É preciso desmanchar aquilo (RECIFE..., 1918, p. 1)

O impasse, só seria resolvido já sob o governo de José Rufino Bezerra Cavalcanti, o sucessor de Manoel Borba, mas não sem queixas do próprio. Se as ideias de Bibiano foram abandonadas por conta dos alegados custos, ainda que esse tenha recebido o prêmio ao qual tinha direito, poucos anos depois o mesmo custo elevado é reclamado para a colocação das estátuas de Atena, Ceres, Justiça e Comércio que vemos até hoje em dia marcando a passagem da 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 Mauricio de Nassau. Não ha a quem accusar por tão elevado custo daquele trabalho; é que todo serviço por conta das

administrações públicas 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).

Mas afinal, de onde vieram as estátuas da ponte Maurício de Nassau e porque deidades ligadas a Antiguidade Clássica foram usadas? Para responder isso, mais uma vez temos que olhar para a Europa. Se o modelo de modernidade que aqui se almejava era o da *belle époque* difusora da sociedade urbana, já vimos que a França, com sua capital Paris, era o exemplo a se mirar. A exportação de, digamos, um modelo francês de cidade moderna não se dava apenas por influência cultural declarada, mas pela ação de empresas e profissionais franceses e pela importação de materiais. Também havia a reprodução em série da estética usada na França, possibilitada pelo avanço tecnológico do pós-Revolução Industrial. Essa reprodução da arte em série se pautava na técnica de moldar o ferro fundido e com ele fazer inúmeros equipamentos ornamentais que iam desde bancos, chafarizes, varandas, portões, até estátuas e esculturas. Essas peças eram usadas como mobiliário urbano (Barradas, 2015, p. 119), para decoração, ornamentação e embelezamento do espaço público. Várias fundições francesas se especializaram nesse tipo de produção, que se popularizou e foi exportada para outros países europeus, mas também para outras regiões como a América Latina.

A maior fundição francesa da época foi a Val d'Osne. Com ela, a técnica de trabalho em ferro fundido para fins artísticos tomou outras proporções, fazendo com que se produzissem peças em larga escala. Feitas a partir de moldes, essa técnica barateou a reprodução e garantiu um mercado de longo alcance.

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).

A disponibilidade em série dessas obras — que várias cidades almejavam — preenchia uma das lacunas necessárias para o processo de modernização de sua paisagem. Elas garantiam, para além de um simples efeito decorativo um ajuste da paisagem urbana para a 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).

O Brasil não foi o único país da América Latina a importar tais objetos, entretanto, coube a nós a dianteira nessa corrida, sendo o local com mais presença de obras da fundição Val d'Osne fora da Europa (Torino, 2017, p. 91). Empolgados com essa arte em série, tanto governos como indivíduos adquiriram artigos das fundições. A motivação: estas obras tinham a capacidade de trazer ares de modernidade e sofisticação para aqueles que as possuíssem e para os locais que as dispusessem.

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)

As obras podiam ser adquiridas através de catálogos (Figuras 9 e 10) que eram disponibilizados pelos representantes da fundição para os possíveis compradores. Foram das páginas de um desses catálogos, especificamente de um datado de 1876, que vieram as esculturas que adornam a ponte Maurício de Nassau.

Figura 9 - Ceres e Comércio no catálogo da Fundação



Figura 10 - A Justiça e Palas de Velletri no catálogo da fundição



Fonte: Disponível em: <www.e-monumen.net>. Acesso em 23 abr. 2021

Resumidamente: elas são efigies das deusas Ceres e Atena, na margem da ponte do bairro do Recife; e de representações da Justiça e do Comércio, na margem oposta que fica no bairro de Santo Antônio. Das 4 apenas a Atena/Palas é uma cópia de obra da Antiguidade – recurso várias vezes utilizado pelas fundições e que denota a força da estética neoclássica – por isso seu nome é Palas de Velletri, sendo esse o vilarejo romano onde foi achada. A original — encontrada no vilarejo é uma cópia romana de escultura grega — está no Museu do Louvre.

Com a adição das estátuas a ponte finalmente ficou completa (Figura 11). Unindo na sua estrutura não só a estética neoclássica — diretamente ligada com os ares de modernidade da época —, mas despontando como um ícone da sociedade urbana que cada vez mais englobava as formas de organização especial. Os elementos que se misturam na ponte não estão lá perfeitamente preservados ou em sincronia. Interpretamos ela como monumento histórico, que nos dá sim, uma medida das escolhas feitas, das permanências e mudanças de um projeto de modernidade inacabado. Este fez com que a ponte Maurício de Nassau pudesse ter num mesmo espaço: os trilhos para os bondes elétricos junto com a passagem de pedestres; as estátuas recém criadas que evocavam civilizações

milenares e as placas que sinalizam construções regionais seculares; o reforço da vívida presença de Nassau, elemento forte do imaginário recifense até hoje, carregado em seu nome; modernidade e antiguidade, olhando para o passado e o presente ao mesmo tempo. Em suma, é uma ponte que quando atravessada nunca se sabe para qual tempo irá nos levar, as alternativas são muitas. As temporalidades que se equilibram nela são várias, e continuam a aumentar enquanto a ponte segue existindo.

Figura 11 – Ponte Maurício de Nassau e as linhas de bonde, década de 1940



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

Considerações finais – Num dia de sol Recife acordou...

A mais antiga ponte do Recife é presença marcante na memória dos recifenses (Jorge, 2007, p. 143), que cada a um ao seu modo, se relacionam com a Maurício de Nassau e suas irmãs que cruzam os rios da capital pernambucana.

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)

Falar da ponte Maurício de Nassau como vimos é falar da história do Recife, de como essa cidade foi moldada ao longo do tempo. Investigando a ponte podemos ver como o espaço público foi modificado e o lugar transformado, perdendo símbolos que lhe davam forma e valor. Fruto de um processo de modernização que avançava neste local, passou por uma ressignificação e sua experiência foi transfigurada dando abertura para a construção de um novo – bairro do – Recife. A ponte Maurício de Nassau tem esse papel que transcende o de meio de condução entre bairros distintos, podendo nos transportar entre momentos históricos diferentes. Para isso não é necessário ser historiador, basta atravessa-la num dia de sol, chuva ou mormaço no Recife. Porque se temos uma certeza, é de que a ponte Maurício de Nassau vai estar lá para presenciar as mudanças do Recife e mudar junto com ele.

Referências

- A PONTE Mauricio de Nassau. **Diario de Pernambuco**. Recife, 18 dez. 1917. p. 3.
- 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) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife. 2006
- ARRAIS, Raimundo. **A capital da saudade: destruição e reconstrução do Recife em Freyre, Bandeira, Cardozo e Austragésilo**. Recife: Bagaço, 2006.
- ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.
- BARLÉU, Gaspar. **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, 2005.
- BARRADAS, Sílvia. **A produção de mobiliário urbano de fundição**. 2015. Tese (Doutoral em História) – Universitat de Barcelona, Barcelona. 2015.

BARROS, José D'Assunção. **História, Espaço, Geografia: diálogos interdisciplinares.** Petrópolis: Vozes, 2017.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade.** São Paulo: Contexto, 1992.

CARVALHO, Maurício Rocha de. **Recife (1890-1930), la transposición de una Estética Moderna.** 1999. Tese (Doutorado em História) – Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona. 1999.

CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. **Recife do corpo santo.** Recife: Conselho Municipal de Cultura, 1977.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Editora UNESP, 2006.

CIDADES Decadentes. **A Província,** Recife, 27 out. 1904. p. 5.

GOMES, L. Docas do Recife. **Diário de Pernambuco.** Recife, 3 mar. 1903. p. 1.

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.

GUERRA, F. Recordações de Uma Velha Ponte. **Diário de Pernambuco,** Recife, 22 out. 1950. P. 1-8.

HARVEY, David. **Paris: Capital da modernidade.** São Paulo: Boitempo, 2015.

JORGE, Estes Rodrigues da Costa. **Os significados das pontes na paisagem do centro da cidade do Recife.** 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2007.

JUNQUEIRA, Eulália. **Arte francesa do ferro no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Memória Brasil, 2005.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 2008.

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

MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Tempo dos flamengos: Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil.** Rio de Janeiro: Topbooks, 2001.

MELO, Mário. Relatório de 1917. **Diário de Pernambuco.** Recife, 1 fev. 1918. p. 3.

MENEZES, José Luiz Motta. **Pontes do Recife: a construção da mobilidade**. Recife: Bureau de Cultura, 2014.

MONTENEGRO, Glielson Nepomucebno. **Uma cidade para pessoas: funcionalidade, racionalidade e emotividade nas relações mobiliário urbano, espaço público e cidadãos**. 2014. Tese (Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal. 2014.

MORAES, Eduardo. Ponte Mauricio de Nassau. **A Província**. Recife, 17 dez. 1917. p.1

MOREIRA, Fernando Diniz. 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.

NOSSA Senhora da Conceição do Arco. **Jornal do Recife**, Recife, 5 dez. 1865. p. 3.

OLIVEIRA, José Apolinário de. Directoria da Industria Viação e Obras Publicas: Ponte 7 de Setembro. **Jornal Pequeno**. Recife, 19 mar. 1917. 1-2.

OLIVEIRA, José Apolinário de. **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.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidade, Espaço e Tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. **Fragmentos de Cultura**. Goiânia, v. 14, n. 9, p. 1595-1604, 2004.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. 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.

PINTO, R. História, memória e centralidade urbana. **Revista Mosaico**. Goiânia, v. 1, n.1, p. 3-12, 2008.

RECIFE Artístico. **A Província**. Recife, 26 maio 1918. p. 1.

REYNALDO, A. **As Catedrais continuam brancas: planos e projetos do século XX para o centro do Recife**. Recife: Cepe, 2017.

SECCÇÃO Religiosa. **Jornal Pequeno**. Recife, 13 jun. 1913. p. 2.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República**. São Paulo: Brasiliense, 1999.

SILVA, Sandro Vasconcelos da. **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.

SILVA, Sandro Vasconcelos da. 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.

SILVA, Maria Angélica da. 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.

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.

TORINO, Isabel Halfen da Costa. **Mercúrio na torre do mercado: percurso e significado de um símbolo grego na memória e no patrimônio cultural.** Pelotas: Ed. UFPel, 2017.

TUAN, Yi Fi. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência.** São Paulo: Difel, 1983.

VARGAS, Herom. Manguetown: a cidade de Recife nas canções de Chico Science & Nação Zumbi. **Comunicação & Inovação.** V. 16, n. 32 (59-72), set-dez 2015

A Praça da Independência e a Modernidade em Recife

Gleicielly Barros

Introdução

A aurora do século XX, em Recife, foi marcada pela presença da Modernidade em seu cotidiano citadino. Transformações urbanísticas se deram a partir de reformas, novos hábitos e maneiras amodernadas de vivenciar o espaço urbano, alterando, aos poucos, o que restara da malha colonial, bem como as relações que se estabeleciam com o meio. Compondo o cenário, a Praça da Independência, alocada no Bairro de Santo Antônio, central na capital pernambucana, se destacou enquanto ponto de convergência das sociabilidades durante todo desenrolar dos processos de mudanças, que se desencadearam em maior evidência ao longo da primeira metade do século.

Ao se debruçar sobre a cartografia histórica da cidade, é possível localizar a Praça da Independência ainda no século XVII (Figura 1), quando no período da colônia da Companhia Neerlandesa das Índias Ocidentais. A praça se manteve na mesma localidade em que se encontra nos dias de hoje, tendo sofrido alterações, de acordo com os processos que se desenrolaram à sua volta, o que lhe fez variar em tamanho, aparência, usabilidade e nomeação no decorrer desse período. Atualmente, a praça se mantém conhecida por Pracinha do Diário, conforme foi apelidada com a instalação da sede do jornal Diário de Pernambuco, em 1903, na praça. Embora sua sede já tenha sido realocada dali, a presença do jornal ainda marca o imaginário recifense, que se materializa na edificação ereta naquele mesmo ponto.

Figura 1 - Recorte do mapa da Cidade Maurícia, em 1665, por Jan Vingboons. Destacado em vermelho, a Praça da Independência aparece identificada como um ponto de mercancia.



Fonte: Nationaal Archief (Arquivo Nacional, Haia, Países Baixos), VEL H 619-74 Caerte van de Haven Pharnambocqve met de Stadt Mouritius en dorp Reciffo ende bijleggende forten met alle gelegtheden van dien.

Aludindo à emancipação política brasileira em relação à Portugal, a Praça da Independência foi batizada como tal, em 1833. Antes disso, já fora chamada por Terreiro dos Coqueiros ou Praça do Mercado, até 1711; Praça da Polé, uma vez que o objeto de tortura se instalava no logradouro, até 1818; Praça da União, até 1833, remetendo ao status político-administrativo de Reino Unido de Portugal e Algarve de então, sendo popularmente conhecida, ainda, como Praça Grande e Praça dos Campineiros. Interessa perceber que a alteração de seu nome acompanhava as mudanças políticas, de usabilidade e, conseqüentemente, sociabilidade na praça, que já alocou comércio de diferentes gêneros, a depender do momento histórico, dispositivo de violência, cacimba de utilidade pública, entre outros elementos que se afiguravam de simbolismo tal para nomeá-la.

Recife passou a ocupar o centro político-administrativo da capitania de Pernambuco, sendo elevada à título de vila capital, em 1537, pelos colonos holandeses; momento a partir do qual pôde se desenvolver em velocidade superior à quando destinada a ser porto de Olinda, em seus primeiros momentos da colonização, pela metrópole portuguesa. Naquela fase, apesar do investimento do capital rural em seu povoado, Recife sempre se coube de urbanidade: enquanto porto de Olinda, apesar da preferência lusa à economia agrária, “[...] já apresentava as condições de sua própria expansão” (Bernardes, 1996, p.26), oferecendo oportunidades de negócios, por meio da especulação imobiliária ou

de um mercado interno básico, por exemplo; sob controle holandês, vivenciou a predileção flamenga às atividades mercantis e suas consequências na escolha pela planície do Recife enquanto centro político administrativo e sua expansão urbana, em termos de técnica e território;¹³ conservadas e aprimoradas, em seguida, com a retomada portuguesa e assim por diante.

À frente do andamento destes, entre outros, inúmeros fatos situados na capital pernambucana, a Praça da Independência se manteve posicionada diante dos mesmos, enquanto espaço físico para seu desenrolar, moldando-se a eles e viabilizando-os. É, portanto, sobre sua narrativa acerca da história da cidade do Recife em seu relacionamento com a Modernidade, ao longo dos anos 1900-50, que o presente trabalho se dedica, buscando compreender um pouco da dinâmica a partir da qual se deu aquele contato e suas marcas na própria praça e no seu entorno.

A centralidade da Praça da Independência no início do século XX

Os ares da urbe Recife se dotaram de um quê atípico aos tempos anteriores ao século XX, quando mais presentes as ideias modernas importadas da Europa, que tomavam forma para além dos discursos proferidos pelos agentes intercambistas das mesmas. Reformas urbanísticas foram propostas na finalidade de reorganizar o espaço urbano, acompanhando transformações da vida política e econômica, tangíveis às maneiras vigentes de experienciar a cidade, fazendo moldar um estilo de vida tipicamente urbano e moderno, desencadeando sincretismos, combinações e reinvenções culturais variadas (Velho, 1995, p. 232).

Ao longo dos dois primeiros decênios do século XX, o cenário da praça era composto pelo tráfego de bondes cuja malha viária, que ligava a Rua Nova ao Bairro do Recife, ladeava a praça, ponto fixo de embarque e desembarque; e por um casario de quadro baixo, com três pavimentos em média (Figura 2). Deste,

¹³ A familiaridade com terrenos alagadiços e técnicas de aterramento e drenagem, viabilizou a produção do solo e expansão do território da cidade, que teve a organização do traçado urbano configurada de modo regular, conforme os valores da racionalidade renascentista, dos quais os holandeses eram adeptos. Vide em: MENEZES, José Luiz Mota. Arquitetura e urbanismo no Recife do Conde Maurício de Nassau. In: VERRI, Gilda Maria Whitaker; BRITTO, Jomard Muniz (org.). **Relendo o Recife de Nassau** Recife: Bagaço, 2003. p. 42-61.

o palacete do Diário de Pernambuco, construído entre os anos 1901-03, se destacava a ponto de ser referência para mais um apelido ao logradouro, agora conhecido por Pracinha do Diário. O periódico que, naquele decorrer, esteve sob forma de órgão oficial dos governos da província e manteve uma linha situacionista até meados de 1911, salvo algumas exceções (Abreu Júnior; Ferreira; Bezerra, 2009); ao longo de sua vigência, galgou bastante respeito na sociedade recifense, pela sua longevidade em relação aos demais jornais da época.¹⁴ Conseqüentemente, atraiu à sua Pracinha, muitos que procuravam estar a par das principais notícias, veiculadas, naquele momento, pelos periódicos principalmente. A locação da sede do Diário de Pernambuco na Praça da Independência, então, atuou como fator contribuinte à centralidade da praça, tornando-a os palanque e foco principais da sociabilidade durante longos anos.

Figura 2 - Cartão-postal da Praça da Independência e a antiga rua Sigismundo Gonçalves. Década de 1910



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

¹⁴ “A partir de 1908, quando completou 83 anos de existência, o matutino anexou ao título o slogan: “Jornal mais antigo em circulação na América Latina.” ABREU JÚNIOR, Joao Batista; FERREIRA, Marieta de morais; BEZERRA, Ricardo lima. Diário de Pernambuco. In: **FGV CPDOC**. 2009. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/diario-de-pernambuco>>. Acesso em: 22 mar. 2021.

A ocupação urbana na cidade do Recife se fazia de modo adensado na região formada pelos bairros do Recife, Santo Antônio e São José; e mais esparsa na periferia dos mesmos (Pontual, 2001, p. 24), na década de 1920, esse padrão começa a se alterar, pela ocupação entre os vazios das periferias; e a partir da década de 1950, o mesmo processo vai se dar de modo mais abrupto e acelerado. No começo do século, o Bairro de Santo Antônio, se valia de uma dinâmica mista, concentrando, além do seu aspecto residencial, atividades comerciais, religiosas, e político-administrativas. Naquele núcleo primitivo e tripartido, — mesclando as denominações dadas por Pontual (2001) e Melo (2012), respectivamente —, se localizavam os principais serviços demandados à época. A movimentação no Bairro de Santo Antônio se sustentava nestas diversas atividades que concentrava, se fazendo ocupar agitada por pessoas trabalhadoras, prestadoras de serviço, transeuntes, entre tantas outras em suas atividades de rotina, em meio ao

[...] contraste, tanto das ruas, becos e vielas com os pátios, como das edificações (com até 3 pavimentos) com a verticalidade das torres das igrejas. Entre os monumentos destes bairros [Santo Antônio e São José], as igrejas são até hoje maioria, mas é possível destacar alguns monumentos laicos como o Teatro Santa Izabel, o Mercado São José e o Palácio da Justiça. (Pontual, 2011, p.100)

No Bairro de Santo Antônio, a Praça do Diário sediou uma série de acontecimentos políticos e atividades partidárias de diferentes grupos, como a realização de comícios, protestos e debates. A preferência pela sua localização se justificava pela alcançabilidade que aquelas manifestações atingiam, de modo potencializado pela centralidade da praça, que situava um ponto de comércio variado, inevitável aos que, nos arredores, situavam suas atividades laborais ou de lazer. Era a Praça do Diário um centro de convergência e, dada a presença do jornal e seu uso político por uma diversidade de agentes sociais, difusão também, o que lhe impedia cessar a movimentação.

Acompanhada, nos discursos acerca de si, dos debates sobre progresso e salubridade, a Modernidade nos seus objetos técnicos era mote de curiosidade, expectativa, encanto e estranhamento por parte dos recifenses. Daqueles, se destacam os bondes elétricos, instalados em 1914, que, assimilando os antigos trilhos e expandindo as linhas férreas, passaram a operar com novos itinerários, alterando as relações socioespaciais até mesmo por proporcionar uma outra experiência da temporalidade, uma vez que alcançavam velocidades superiores às dos antigos bondes por tração animal e motores a vapor (Albuquerque;

Pedrosa, 2021, p. 582). Do mesmo modo, atuou o processo de industrialização, a luz elétrica e os carros, entre outras técnicas que remodelaram a relação espaço-tempo no cotidiano da cidade, a sua configuração e apropriação pelos seus habitantes, provocando um trinco nas auras tradicionalista e provinciana que pairavam na urbe. A presença dos carros, para exemplificar de modo ainda mais preciso, fez com que o traçado das ruas passasse a ser projetado para seu tráfego, justificado nas melhorias de circulação e estética, alterando a antiga preferência direcionada aos pedestres e suas práticas naqueles espaços, que tanto tipificavam o perfil provinciano da cidade.

Na década de 1920, se iniciou um período de maior convívio com as novidades modernas, o que agravou uma esfera de tensão na sociedade recifense, característica de praticamente toda relação destas novidades técnicas e imagético-discursivas com a cidade. Antônio Paulo Rezende, em seu livro alegoricamente intitulado por *Desencantos Modernos* (2016), ilustrando tais questões vigentes àquela convivência, aponta:

O apego às tradições traduzia, muitas vezes, o desejo de fortalecer as representações de uma memória histórica idealizada, onde o passado seria sempre melhor que o futuro. O mesmo pode ser pensado com relação aos que se envolviam e exaltavam a chegada do moderno, que mostravam as vantagens da modernização, os riscos de se atrelar ao passado e o atraso que implicava manter-se vinculado às tradições. (Rezende, 2016, p. 258)

É nesta dinâmica de agitação conflituosa que a cidade, circunscrita ao âmbito do seu espaço e para além dele, em ativa permuta de princípios, valores e fundamentos com agentes externos em confronto ou alinhamento aos internos, que a Modernidade fora conturbadamente recepcionada.

Neste contexto, ainda assim, o ideário da Modernidade exerceu forte influência na produção do espaço público na cidade do Recife e no surgimento de um novo estilo de vida urbano, gerando novos símbolos ao imaginário social. Ainda durante os anos 1920, é possível identificar, inclusive, o surgimento de novas classes sociais urbanas, a exemplo dos rodoviários, e a atenção das classes endinheiradas voltadas às ruas, mais um elemento desse complexo processo de mútua influência entre o material e o simbólico que marcam o convívio com o moderno: se assistiu ao surgimento de práticas novas na cidade, desde o *footing* aos enterros em automóveis. Tais práticas, cada vez mais, se faziam habituais e de adesão comum, da mesma maneira que rapidamente se modelavam à realidade local, fazendo surgir variantes dos padrões parisienses, londrinos e europeus no geral.

Uma “Recife Moderna” estava nos olhos de grande parte dos intelectuais da modernidade. Estes registravam seus embalos nos jornais, revistas e obras literárias. A cidade, agora com um novo brilho e iluminação, pode ser agradavelmente aproveitada pela população, seja aquela parcela de pessoas com melhores condições financeiras, que passava a frequentar os cinemas, parques, praças, cafês, lanchonetes e inúmeros outros divertimentos, ou a parcela mais humilde da população. (Prestelo, 2013, p.26)

A rápida popularização da Modernidade como um todo teve suporte na atuação dos intelectuais. Estes agentes intercambistas da modernização ou, como denomina Arraes (2001, p. 118) “agentes da Modernidade”, em sua proximidade com os aparelhos do Estado, — em termos de relacionamento e consanguinidade, pode-se dizer, uma vez que sua maior parte advinha da aristocracia, componente-mor daquela instituição —, influenciaram no assentamento e fortalecimento do ideário da Modernidade em todas expressões típicas. Com seus discursos sobre avanço progressista e revolução cultural, o ideal moderno se apresentou como um ótimo aliado ao Estado em suas preocupações econômicas e desenvolvimentistas. Adeptas destas perspectivas, reformas urbanísticas caíram no gosto das autoridades do Estado, que procuram investir alto nas mesmas. No decorrer deste processo, os debates e ações para a demolição de parte do patrimônio urbano, visando a abertura de grandes avenidas, marcaram a década de 1930. A Praça da Independência sofreu fortes alterações, perdendo parte significativa de sua extensão, e, ao fim desta década, ladeava a Avenida 10 de Novembro (atual Avenida Guararapes), tomada como símbolo de desenvolvimento aos governos local e nacional daquele período, nas pessoas de Novaes Filho e Getúlio Vargas (Pontual, 2001). Para tanto, foram empreendidas massivas destruições, que fizeram a Praça da Independência perder de vista os dezoito quarteirões demolidos (Moreira, 2016, p. 301).

Não estranhamente, uma vez acabado o Estado Novo, em 1945, rupturas no tocante às convenções urbanísticas em voga, pode-se assim dizer, decorreram na cidade do Recife, já que aquelas se configuraram, de certo modo, representantes da antiga política estadonovista. No período em xeque, se estendendo o momento da sua conclusão, na década de 1970, a máxima dos debates orbitavam a abertura da avenida Dantas Barreto, às margens da Praça da Independência, para qual a demolição do Pátio do Paraíso já havia sido iniciada, em 1943 (Figura 3). Por demandar demolições tamanhas, para além de um grande investimento capital, a larga avenida, que estava projetada para rasgar dois bairros ao meio, gerava muitas ponderações acerca de sua validade.

Figura 3 - Demolição da Praça da Independência para abertura da avenida Dantas Barreto.
Registro por Benício Dias, em 1945.



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

A partir da década de 1940, ainda, em ritmo muito mais acelerado, os vazios entre os tentáculos que irradiavam da mancha composta pelo núcleo urbano das ilhas do Recife, Santo Antônio e Boa Vista, passaram a ser ocupados de modo nunca antes visto, desde quando começara a se desenrolar, ainda na década de 1920. Do mesmo modo, o boom demográfico se deu aumentando a população em mais de 50% entre as décadas de 1940-50 e 1950-60, que também acompanhou o crescimento da área da cidade (Pontual, 2001, p.38). Paralelo a estes processos de expansão nos sentidos norte, sul e oeste, se verificou o esvaziamento demográfico da região central do Recife. A paisagem da Pracinha do Diário passou a se compor de edifícios verticalizados, tal como o cenário ao longo da avenida 10 de Novembro (Figura 4) cujo último prédio foi concluído em 1949. O Bairro de Santo Antônio como um todo passou a situar elementos de simbolismo ligados ao Estado, a Igreja e à vida cultural; e a se constituir de uma expressão mais comercial, com a mercância atacadista e varejista, como também os escritórios administrativos e financeiros das indústrias, agora situadas na periferia.

Figura 4 - Em 1948, a Praça da Independência se cercava da avenida Guararapes e seu corredor de edifícios, visível ao fundo, dos quais se destaca, na imagem, o SULACAP, à esquina da avenida Dantas Barreto.



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

A outra face do Recife moderno

A concentração de serviços e funções comerciais, médicas, estudantis, portuárias, culturais, entre tantas outras, delegaram à cidade do Recife o papel metropolitano, não apenas no território pernambucano, mas em toda região Nordeste. Apesar do protagonismo, uma leitura mais atenciosa das fontes escancara a acompanhante principal e inseparável dos avanços político-econômicos e técnicos modernos: a desigualdade. Mário Lacerda de Melo, ao

avaliar a fisionomia urbana da cidade do Recife, na obra *Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba* (2012), com a primeira edição publicada em 1958, já deixava registrado que, apesar da influência regional, que atuou como fator atrativo e justificativo à densidade demográfica em ascensão ao longo da primeira metade do século XX, “[...] o crescimento do Recife tem muito do artificial ou mesmo doentio, em termos de saúde social regional” (Melo, 2012, p. 47). Estatísticas como as de mortalidade, analfabetismo e insuficiência de serviços públicos, encaminham o autor ao empréstimo da expressão de Antônio Bezerra Baltar (1951 *apud* Melo, 2012, p.48) apontando Recife como sendo uma “cidade paradoxal”, que, em sua grandeza, espelhada nos discursos acerca do progresso moderno, convivia com a indigência, facilmente identificável nas periferias e morros da cidade, com seus mocambos insalubres, ostentando miséria.

Em meio às destruições realizadas na região central, as quais o Estado investiu ao desenvolvimento, houve a demanda de realocação de muitos comerciantes e residentes para outras áreas, descaracterizando totalmente os bairros e afetando uma identidade coletiva em seu vínculo com o lugar. Se despertaram tensões e processos, dentre os quais, sobre a gentrificação empreendida nessas áreas, comenta Prestelo:

E era exatamente aqui onde o controle social mostrava a suas armas: com o encarecimento de áreas centrais do Recife, trabalhadores pobres não tinham condições financeiras de se manter habitando essas regiões centrais, logo restava apenas migrar para áreas mais periféricas da cidade. Tendo em vista o projeto modernizador, os populares agora deveriam ser mais bem vigiados pelos aparelhos repressivos do Estado, principalmente pela polícia. (Prestelo, 2013, p. 28)

Grande parcela dos morros, à parte da tão pra frente cidade moderna, passaram a ser densamente ocupados; enquanto os lotes dos terrenos à margem das grandes avenidas Dantas Barreto e Guararapes eram vendidos sob ampla concorrência. Cabe citar, ainda, a atuação da Liga Social Contra o Mocambo, cujas atividades se iniciaram em 1939, atuante na finalidade da extinção deste tipo de moradia degradante, residido por camadas marginalizadas da sociedade, e majoritariamente situados em áreas de mangue, de onde os “homens caranguejo” retiravam seu próprio sustento (Castro, 2003).¹⁵ A associação

¹⁵ No romance *Homens e Caranguejos*, Josué de Castro (2003) aborda a importância da pesca, principalmente de caranguejos, à subsistência nos mocambos.

público-privada, angariada por massiva propaganda minando aparelhos do Estado, encobria o higienismo social na execução de ações destrutivas e autoritárias, por meio do discurso demagógico de defesa da saúde social (Leite, 2010, p. 4).

O Estado Novo queria um novo homem, transformando o atraso em modernidade. Um homem capaz de participar com seu trabalho e a sua crença no futuro, na edificação de um novo Brasil. O Estado Novo buscou permanentemente inculcar sua concepção de mundo e seus valores, dentro de uma tradição corporativa, embasado no modelo tradicional de família, deus, pátria e ordem. Ele se significava como a superação das estruturas arcaicas e rurais que sustentavam o Brasil antes de 1930. O mocambo era incompatível com o novo homem brasileiro articulado pelos mentores do Estado Novo. (Leite, 2010, p. 2)

O uso da política ostensiva e autoritária institucionalizadas também se fazia a partir da criminalização do trabalho informal e da vadiagem. O comércio ambulante que, ao longo da história da cidade, se concentrava em suas praças, pela promoção de aglomerações que eventualmente dificultavam o fluxo de transeuntes, era alvo de fortes críticas por parte da imprensa, que apontava tal fato como digno de combate, bem como imputava por vagabundas as pessoas que desperdiçavam tempo útil fazendo “plateia” àquelas trabalhadoras (Prestelo, 2013, p. 16). A Modernidade era bem-vinda em Recife, mas nem todos foram convidados a festejar a sua chegada e a partilhar sua estadia. Fato que também se expressou em dados numéricos, conforme já fora citado acima, sobre estatísticas que apontam baixa qualidade de vida, em uma metrópole regional que também comportava concentração de renda e exercia forte influência política e econômica, a nível nacional.

Considerações finais

As alterações pelas quais a Praça da Independência foi marcada, interagiam com mudanças político-ideológicas das autoridades do Estado, que buscava se reinventar em diálogo com a Modernidade, em todas as suas competências e maneiras, desde as práticas cotidianas, em suas atividades laborais, de lazer e de sociabilidade, às grandes realizações, que deixaram fortes

marcas na malha urbana e ocasionaram drásticas mudanças no perfil dos arredores da praça e no relacionamento da população com os mesmos espaços.

Avaliando em linhas gerais, pode-se dizer que não apenas de encantamentos e seduções se fez a convivência da cidade com a Modernidade. Recife, em sua relação com as ideias e princípios modernos, localizou o uso do autoritarismo em prol de mudanças respaldadas no higienismo social disfarçado de desenvolvimento urbano e estético. Antagonicamente, ao passo que se falava e investia em progresso e avanço técnico, parcelas da sociedade ficaram excluídas dos novos projetos de cidade que se pensaram ao longo de toda primeira metade do século XX, desencadeando tensões e consequências múltiplas, facilmente identificáveis por meio de uma leitura historicizada dos processos de mudança ocasionados. A cidade do Recife, de tanto alvejar o progresso, seguindo o embalo de seu protagonismo no papel metropolitano exercido, negligenciou os outros focos importantes ao desenvolvimento de uma cidade menos contrastante.

A Pracinha do Diário, testemunha principal, conviveu com a Modernidade, acompanhando sua consolidação prática na vida cotidiana de seus habitantes e no solo urbano da cidade, assim como, ainda hoje, permanece testemunhando e sediando os resultados daquelas mudanças, entre outras posteriores e futuras. A partir dela, assistiu-se à alteração da dinâmica do bairro e os contrastes resultantes da coexistência entre o novo e o velho, que se materializavam nas práticas desempenhadas em seu espaço: o *footing* que desembocava na pracinha; os hotéis, lojas de alfaiataria e chapelarias que lá se situavam, ao lado de cafés e da Sorveteria Botijinha. Hábitos modernos circulando diante da Matriz de Santo Antônio, também aos pés da praça, e uma das instituições representantes da tradicional e provinciana cidade que fora Recife em outrora. Neste cenário, de dia à noite, personagens de diferentes categorias sociais ocasionavam movimentação no logradouro, frequentando aqueles estabelecimentos, comercializando artigos de modo ambulante, debatendo e se inteirando das notícias recém-anexadas às paredes do Diário de Pernambuco ou apenas de passagem. No cotidiano da praça, entre o sagrado e o profano; o passado, o presente e as tensões sobre o futuro, ficavam simbolizadas as disputas pelo uso dos espaços públicos, entre outros conflitos que marcaram as diferentes épocas na urbe Recife.

Referências

ABREU JÚNIOR, João Batista; FERREIRA, Marieta de Moraes; BEZERRA, Ricardo Lima. Diário de Pernambuco. *In: FGV CPDOC*. 2009. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/diario-de-pernambuco>. Acesso em: 22 mar. 2021.

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. **Espaços Livres Públicos Inseridos na Paisagem Urbana**: memórias rugosidades e metamorfoses. Estudo dos parques 13 de Maio Recife-Brasil e do Tiergarten Berlin-Alemanha. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves; PEDROSA, Tales de Lima. Bonde elétrico e transformações urbanas no Recife. **Temporalidades**: Revista de história, Belo Horizonte, v. 12, n. 3, ed. 34, p. 579-594, 31 jan. 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/temporalidades/article/view/19628>. Acesso em: 26 abr. 2021.

ARRAES, Marcos Alexandre. Embates discursivos: a modernidade no Recife na primeira metade do século XX. **Revista de história**, Campo Grande, v. 3, n. 5, p. 115-134, jan/jun 2011. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/270224451.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2021.

BERNARDES, Denis. **Recife, o Caranguejo e o Viaduto**. Recife: Editora UFPE, 1996.

BRASIL. **Villa Digital**. Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <http://villadigital.fundaj.gov.br/>.

CARTOGRAFIA histórica. *In: COSTA, Glauber Carvalho. Laboratório topográfico de Pernambuco*. Disponível em: <https://www.labtopope.com.br/>.

CASTRO, Josué de. **Homens e Caranguejos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

CAVALCANTI, Carlos Bezerra. **O Recife e Seus Bairros**. Recife: Câmara municipal do Recife. 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

LEITE, Ricardo. **Recife dos Morros e Córregos**: a fragorosa derrota do exterminador de mocambos e sua liga social em Casa Amarela. *In: X Encontro Nacional de História Oral*, 2010. Recife: **Anais** [...] Recife, 2010. Disponível em: https://www.encontro2010.historiaoral.org.br/resources/anais/2/1270423029_ARQUIVO_RECIFEDOSMORROSECORREGOS.05012010.pdf. Acesso em: 21 jul. 2021

LIMA, E. R. A. **Revista P'ra Você**: uma história das seduções do moderno no Recife do ano 1930. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Humanidades, Universidade Federal de Campina Grande, 2017.

MENEZES, José Luiz Mota. Arquitetura e urbanismo no Recife do Conde Maurício de Nassau. *In: VERRI, Gilda Maria Whitaker; BRITTO, Jomard Muniz (org.). Relendo o Recife de Nassau*. Recife: Bagaço, 2003. p. 42-61.

LORETO, Rosane Piccolo. **Paraísos e Martírios**: história de destruição de artefatos urbanos e arquitetônicos no Recife. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2008.

MELO, Mário Lacerda de. **Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba**. Recife: CEPE, 2012.

MONTEIRO, Charles. Entre história urbana e a história da cidade: questões e debates. **Oficina do historiador**, Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 101-112, jan/jun 2012.

MOREIRA, Fernando. A transformação do bairro de Santo Antônio no Recife (1938-1949). In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, XIV, São Paulo, 2016. **Anais [...]** São Paulo: Universidade de São Paulo, set. 2016. p. 296-307

MOURA, Carlos André Silva de. Os antigos cafés do Recife: a sociabilidade na capital pernambucana (1920 – 1937). **Resgate**: revista interdisciplinar de cultura, Campinas-SP, v. XX, n. 23, p. 97-107, jan/jun 2012. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/view/8645732>. Acesso em: 15 jun. 2020.

PARAÍSO, Rostand. A praça da Polé. **Suplemento Cultural**, Recife, p. 3-7, abr 2002.

PARAÍSO, Rostand. **A velha Rua Nova e Outras Histórias**. Recife: Bagaço, 2011. 255 p.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. **Cadernos do LEPAARQ**: Textos de Antropologia, Arqueologia e Patrimônio, Pelotas-RS, v. 2, n. 4, p. 9-17, jul/dez 2005.

PONTUAL, Virgínia. Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas. **Revista brasileira de História**, São Paulo, v. 21, n. 42, p. 417-434, 2001. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882001000300008. Acesso em: 14 Jul. 2020.

PONTUAL, Virgínia. **Uma Cidade e Dois Prefeitos**: narrativas do Recife das décadas de 1930 a 1950. 1. ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001. 269 p.

PONTUAL, Virgínia; CAVALCANTI, Rafael. A abertura da avenida Dantas Barreto: a modernização do centro do Recife, 1930 – 1970. In: Simpósio Nacional de História, 22, João Pessoa-PB, 2003. **Anais[...]** Paraíba: Universidade Federal da Paraíba, 2003, p. 1-6.

PRETELO, Vittor Leandro Bezerra. **A ideologia do progresso**: cotidiano e trabalhadores pobres no Recife (1920 – 1930). 2013. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2013. Disponível em: http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/URPE_4b635dba827ecc672862ed8c7a98f2db. Acesso em: 28 abr. 2021.

REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos Modernos**: Histórias da cidade do Recife na década de vinte. Recife: Ed. UFPE, 2016.

VAINSENER, Semira Adler. Praça da Independência. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. 28 jul. 2009. Disponível em: <https://pesquisaescolar.fundaj.gov.br/pt-br/artigo/praca-da-independencia/> Acesso em: 25 abr. 2020.

VAINSENER, Semira Adler. Santo Antônio (bairro, Recife). **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. 2017. Disponível em: <http://pesquisaescolar.fundaj.gov.br/pt-br/artigo/santo-antonio-bairro-recife/>. Acesso em: 2 jun. 2020.

VELHO, Gilberto. Estilo de vida urbano e modernidade. **Estudos históricos**: cultura e história urbana, FGV, v. 8, n. 16, p. 227-234, 1 dez. 1995. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2006>. Acesso em: 13 mar. 2021.

Homens e Caranguejos: um aspecto histórico da produção do espaço urbano do Recife, na primeira metade do século XX

Pedro Felipe Ribeiro Silva

O diálogo entre a História e a Literatura como meio de entendimento de aspectos da realidade histórica

No campo da produção historiográfica existe uma variedade de trabalhos que estabelecem diálogos interdisciplinares entre a História e a Literatura. Nessa perspectiva se destacam os procedimentos analíticos que o historiador utiliza para problematizar os processos históricos de produção literária, com o propósito de ampliar a compreensão dos acontecimentos históricos a partir de narrativas lúdicas. De acordo com os historiadores Júlio Pimentel Pinto e Maria Inez Turazzi através dos textos literários é possível construir uma “representação que opere no duplo sentido: reponha o que foi perdido e encene, no presente, o teatro do passado, para que compreendamos um pouco mais sobre ele e sobre nós mesmos” (Pinto; Turazzi, 2012, p. 86). No entanto, os autores afirmam que cada disciplina possui um compromisso particular com suas narrativas, cabendo à História realizar uma reflexão em torno das experiências históricas vividas, enquanto a Literatura indica caminhos que poderiam ser seguidos. O que possibilita a aproximação entre a produção ficcional e a narrativa histórica em um processo de investigação historiográfica é a verossimilhança das representações literárias com os acontecimentos históricos.

Na compreensão de Luiz Costa Lima, a verossimilhança é uma definição empregada no romance, no sentido de indicar que esse gênero textual aparenta ser uma verdade, mas é uma ficção. Sendo “o *verosimile* – o semelhante ao que uma coletividade considera verdadeiro” (Lima, 2015, p. 198). Esse é um conceito elaborado por Aristóteles para caracterizar as aparências do texto ficcional com o real. O texto literário existe dentro do mundo, porém, ocorre no campo do possível e não no factível, que é a própria realidade.

Para o historiador Nicolau Sevcenko (1999), a “literatura portanto fala ao historiador sobre a história que não ocorreu, sobre as possibilidades que não vingaram, sobre os planos que não se concretizaram. Ela é testemunho triste, porém sublime, dos homens que foram vencidos pelos fatos.” (Sevcenko, 1999,

p. 21). Nas observações de Sevcenko, a possibilidade é um termo chave para investigar a forma como o escritor do texto literário se relacionava com as tensões sociais da sua realidade histórica e descreve as suas representações desse período na Literatura. Em outras palavras, o historiador investiga a forma como o escritor se relaciona com o contexto histórico em que ele estava inserido. Então, os textos literários se apresentam como uma fonte que acompanha o processo de urbanização das cidades brasileiras até a contemporaneidade, principalmente o romance.

Conforme as análises de Antonio Cândido, a intelectualidade do país encontrou na literatura uma “estilização de determinadas condições locais” (Candido, 2006, p. 432) e uma forma de abordar elementos que viabilizam a compreensão de vida social das principais cidades do Brasil. O romance é um gênero literário em prosa, que é inserido na História Urbana como um desses valores modernizantes que foram incorporados pela sociedade brasileira no século XIX. De acordo com Ana Cláudia Veiga de Castro, uma das orientações para investigar o aspecto urbano dentro da historiografia é ao notar que “uma determinada literatura é sensível às transformações da cidade”, não se pode “esquecer que ela também trata de dar sentido a essa mesma cidade” (Castro, 2016, p. 103). Outro fator é a sua capacidade lúdica de apresentar em suas narrativas, questões sociais desse processo histórico de urbanização das principais cidades do Brasil. A própria adoção do sistema capitalista na sociedade ocidental é um fato histórico, que marca a narrativa de vários textos literários, tendo a cidade como cenário para o desenvolvimento de um dos aspectos desse modelo econômico, a modernização das relações sociais.

No contexto de criação artística desenvolvida no Brasil durante o século XIX, vai haver um empenho dos escritores brasileiros em expressar através da poesia e da prosa, a idealização de um sentimento nacionalista para a constituição do Estado nacional do Brasil e a busca de um herói que represente esse ideal.

O ideal romântico-nacionalista de criar a expressão nova de um país novo encontra no romance a linguagem mais eficiente. Basta relancear em nossa literatura para sentir a importância deste, mais ainda como instrumento de interpretação social do que como realização artística de alto nível. Este alto nível, poucas vezes atingido; aquela interpretação, levada a efeito com vigor e eficácia equivalentes aos dos estudos históricos e sociais. (Candido, 2006, p. 432).

Desse modo, algumas personagens foram sendo elegidas por essa produção cultural, a partir do século XIX. Nesse mesmo período, houve um surto de industrialização no país com a produção agroexportadora de café, o evento histórico que ascende a formação da classe burguesa. Esses primeiros passos do processo de industrialização no país, causaram mudanças na relação entre o campo e a cidade. A cidade é o lugar da modernização, da recepção de novos valores e costumes culturais que transformam a alta e a média sociedade brasileira. E o hábito de leitura de textos literários, em especial o romance, é um componente da cultura moderna. Sendo assim, as criações artísticas de poetas e romancistas do Brasil, serão destinadas aos interesses desse público.

Dentre as imagens que compõem o repertório narrativo dos textos literários do Romantismo no Brasil - um dos movimentos literários do país - produzidos no século XIX, o campo e a cidade representam as ideias subjetivas que a sociedade brasileira concebe a um cenário de diferenciações entre esses dois espaços, elegendo ao campo, a ideia de preservação dos ares tradicionais e à cidade, a exaltação de concepções modernas.

Então, no Brasil, a partir do contexto histórico de transformações sociais, que ocorrem no país no século XIX, os textos literários se tornam uma prática cultural que interfere na formação de ideais que são inseridos na sociedade. Nessas representações artísticas, a cidade é o cenário de recepção da modernidade; de formação da burguesia e do proletariado; de acumulação do capital e o rearranjo dos velhos problemas sociais, do país. As imagens da vida social na cidade continua a compor a narrativa dos textos literários durante o século XIX, tendo como destaque os escritores que levantam críticas à hipocrisia burguesa, uma expressão artística que é influenciada pelas teorias científicas e sociais vindas da Europa, naquele período (o Positivismo, de Comte; o Comunismo, de Marx e Engels; o Evolucionismo, de Darwin e o Determinismo, de Taine), o abolicionismo do trabalho escravo, o ideal republicano e a crise da Monarquia. Essa influência materialista e objetiva da realidade, se faz presente na produção literária de Machado de Assis, Castro Alves, Raul Pompeia, Aluísio Azevedo, entre outros.

No século XX, em um contexto de insatisfação política com as medidas do Estado republicano, os escritores brasileiros têm na influência do Modernismo o interesse de superar o tradicionalismo e investigar os aspectos autênticos da cultura brasileira, dando início ao empenho das imagens que expressam o cotidiano das cidades. Esse momento histórico da produção literária, é marcado

pela Semana de Arte Moderna, realizada em 1922, tendo como referência os textos de Mário de Andrade, Oswald de Andrade e Manuel Bandeira.

Contudo, o crítico literário Alfredo Bosi (2013) ressalta o esforço persistente com os objetivos iniciais desse movimento literário, através das experiências artísticas produzidas após a década de 1930, que representam o investimento intelectual dos literatos para atender as novas configurações históricas, articuladas com o Modernismo anterior, pois a linguagem constituída na década de 1920 permaneceu. As décadas de 1930 e 1940 são definidas por Bosi (2013) como úteis ao conhecimento dos intelectuais dos literatos para atender as novas configurações históricas, articuladas com o Modernismo anterior, pois a linguagem constituída na década de 1920 permaneceu. As décadas de 1930 e 1940 são definidas por Bosi como úteis ao conhecimento dos intelectuais brasileiros para compreender os aspectos que envolvem as transformações anunciadas e a real efetivação das políticas modernas, observando o palco de rupturas e continuidades em uma linha sutil.

De acordo com Denis Bernardes (1996), haverá no Recife o esforço de interpretação artística (romancistas, poetas, artistas plásticos) das ações modernizantes do início do século XX, um espaço de recepção de serviços e inovações tecnológicas capitalistas, que transformam os costumes da sociedade. Dentre alguns textos literários se destacam as imagens da cidade de Manuel Bandeira: *Evocação do Recife* (1925/30), *Minha Terra* (1948) e *Recife* (1963/66), um poema de deslumbramento com as transformações da paisagem urbana, com avenidas e arranha-céus; de Joaquim Cardozo: *Tarde no Recife* (1971) e sua imagem urbana de mobilidade, no “movimento das ruas tumultuosas” (Cardozo, 1979, p. 7), as ideias sobre a cidade se concentram nas mudanças da dinâmica social e na sua função; de João Cabral de Melo Neto: *O cão sem plumas* (1950), *Morte e Vida Severina* (1955); de Clarice Lispector: *Felicidade Clandestina* (1971); de Solano Trindade: *Poemas de uma vida* (1944), *Cantares meu povo* (1961) e de Josué de Castro: *Homens e Caranguejos* (1967).

Nesse sentido, o romance pode ser considerado um objeto que materializa as impressões de alguns grupos sobre a vida urbana em diferentes períodos de modernização da sociedade ocidental. Em alguns momentos, a ficção apresenta visões que poderiam ter sido desenvolvidas para solucionar determinadas situações, possivelmente ideias que estavam em circulação naquele período em que o autor criou o seu texto literário. E isso pode ser expressado por uma intenção contrária às condições de manutenção da ordem vigente de um determinado período. A partir do textos literários, o historiador tem acesso a uma

forma de leitura sobre determinados contextos históricos e como os autores buscavam expressar essas visões através da produção artística, construindo personagens e uma paisagem imaginária que buscam mobilizar a empatia sobre condições existentes naquela ficção, mas, que se conectam com retratos da realidade histórica e com as condições de opressões enfrentadas por vários sujeitos em diferentes contextos históricos.

Homens e Caranguejos: a narrativa alegórica de uma paisagem urbana desigual

Desse modo, o diálogo interdisciplinar entre a História e a Literatura se apresenta como uma alternativa para utilizar o texto literário na interpretação historiográfica sobre a produção do espaço urbano do Recife. Dentre os gêneros literários citados no tópico anterior que criam representações da capital pernambucana, o romance *Homens e Caranguejos* oferece uma narrativa verossímil sobre as contradições históricas do processo de urbanização dessa cidade.

A obra *Homens e Caranguejos*, escrita por Josué de Castro, narra as estratégias de resistência de um contingente populacional para enfrentar as perseguições das classes dominantes que projetam a modernização do espaço citadino. No enredo essa população é excluída da aparelhagem moderna e encontram refúgio nos mangues ao redor da cidade, uma vegetação típica das margens litorâneas dos rios, na cidade do Recife, erguendo nesse local os mocambos, um tipo de moradia popular do período. Esses homens produziam as suas residências a partir da matéria orgânica disponível nos manguezais e dos materiais que a sociedade recifense descartava para o lixo.

O Recife, a cidade dos rios, das pontes e das antigas residências palacianas, é também a cidade dos mocambos: das choças, dos casebres de barro batido e sopapo, cobertos de capim, de palha de coqueiro e de folhas-de-flandres. (Castro, 2003, p. 7)

Ao expor as condições de insalubridade enfrentadas por esses moradores, o narrador destaca o protagonista, o personagem João Paulo e a relação do mesmo com sua família. Uma criança pobre como os demais moradores de Aldeia Teimosa, uma localidade com poucos recursos para alimentação e de condições limitadas para a sobrevivência. O menino exerce as atividades de pesca comuns aos seu local de vivência e se distrai com sua

imaginação. Ele se “alimenta” da insatisfação em viver naquelas condições e não só isso, mas também do incômodo com o sofrimento das pessoas que estão ao seu redor e procurando entender quais as possibilidades de caminhos, percorre para lutar em favor da transformação daquela realidade.

João Paulo sonha como seria bom ser um dia jardineiro de uma casa rica nesta cidade, cujo contorno de seus edifícios mais altos ele divisa ao longe, enquanto seca ao sol o seu rosto lavado. Como seria bom viver sentindo sempre o cheiro bom das plantas dos jardins e pisar de leve naqueles gramados verdes e macios em lugar de sentir o tempo todo o cheiro podre da maré e de andar sempre dentro da lama como se fosse caranguejo!

A voz do pai chamando de dentro de casa desperta-o do seu sonho. João Paulo dando pontapés violentos, espalhando água por todos os lados, entra no mocambo para comer. Senta-se à mesa e, com seus pais, começa a beber o caldo de caranguejos cozido com água e sal e a chupar os cascos e as patas dos caranguejos. Os dois irmãos menores continuam dormindo, encolhidos e enrolados numa colcha de retalhos, enquanto seus pais comem em silêncio. Com a boca cheia de carne branca de caranguejo, João Paulo pergunta:

- “Pai, por que a gente veio morar aqui no mangue?”

- “Porque quando viemos do interior foi aqui que encontramos a nossa terra da promessa, o nosso paraíso”, respondendo Zé Luís com uma voz tranquila.

- “Paraíso dos caranguejos”, acrescenta em tom de revolta a mãe de João Paulo.

Mas o menino volta à carga:

- “Mas, por que aqui no mangue, por que não fomos morar na cidade, do outro lado do mangue? Lá é tão bonito, tão diferente, é como se fosse um outro mundo.”

- “Foi o destino, João Paulo, que nos trouxe aqui,” responde-lhe o pai.

- “Lá, do outro lado é o paraíso dos ricos, aqui é o paraíso dos pobres,” diz-lhe a mãe fitando bem dentro dos olhos do filho. Mas os olhos do menino abrem-se apenas um pouco mais, e continuam com a mesma expressão de interrogação, mostrando que ele não entendera porque sua família, havendo tantos lugares bonitos no mundo, tinha escolhido para viver aquele lugar tão triste e tão feio. Porque tinha escolhido para morar a lama negra do mangue. (Castro, 2003, p. 11).

O menino questiona a exclusão social que é imposta aos moradores dos mangues. Uma condição limitada das atividades do cotidiano e do espaço onde vive, sendo permitido apenas enxergar a vida nos manguezais. No livro *Josué de Castro e o Brasil* (2003), Djalma Agripino de Melo Filho escreveu um dos capítulos intitulado *Uma hermenêutica do ciclo do caranguejo*. No texto, Filho toma emprestado da filósofa, Agnes Heller, os conceitos de homem particular e indivíduo para analisar o romance *Homens e Caranguejos* (1966). De acordo com essa teoria, o homem particular caracteriza o sujeito social que está limitado às condições de sobrevivência no seu cotidiano. Já o indivíduo, pelo contrário, desenvolve as habilidades sociais que lhe permitem a inserção de forma genérica nas relações sociais. Em outras palavras, o homem particular é impedido de desenvolver as habilidades humanas do trabalho abstrato para alcançar a sua aceção genérica no espaço social. Em suma, o homem particular representa a condição de sujeito excluído pelas desigualdades sociais, caracterizado pela metáfora “homem-caranguejo”.

Qual seria então o significado de homem-caranguejo? No âmbito sociológico ou mesmo filosófico, o homem-caranguejo encontra-se mergulhado na particularidade ou vida cotidiana, comprometido fundamentalmente com a conservação/reprodução de sua vida, não mantendo uma relação consciente com a genericidade. Nesse caso, não poderia ser considerado um indivíduo, pelo menos no sentido helleriano do termo. (Filho, 2003, p. 514).

Para Djalma Filho (2003), os moradores dos mocambos se caracterizam como homens particulares, limitados a realizarem atividades para sobreviver no seu cotidiano. No texto literário, esse cotidiano é o manguezal, onde o homem particular é emergido pelas determinações sociais que constroem mecanismo de exclusão social, impedindo o desenvolvimento do indivíduo no espaço moderno da cidade.

Os mocambos aparecem nessa narrativa literária como um elemento das desigualdades sociais que são produzidas a partir da modernização do Recife, durante a primeira metade do século XX. Dessa forma, o autor da obra utiliza a imaginação criativa para pensar os anseios da sua geração, diante das questões sociais daquela realidade histórica.

A criação literária de Josué de Castro, como fonte para entender aspectos históricos sobre o Recife

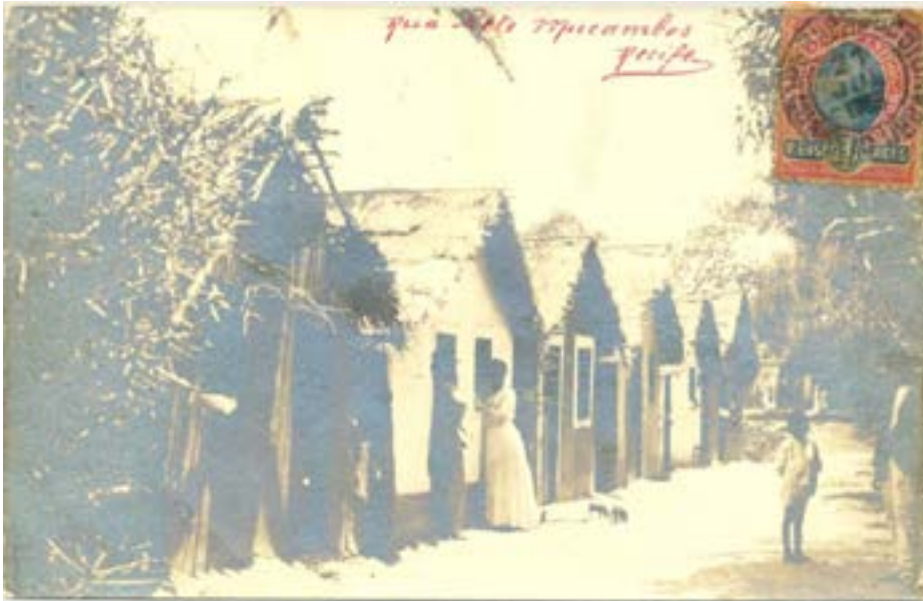
Recorrendo às referências que produzem a biografia sobre Josué Apolônio de Castro, é possível notar o amplo desempenho de um agente histórico

do seu tempo. Esse atuou em vários setores da sociedade em que esteve inserido, seja como professor, cientista, escritor, político ou médico. E nessa experiência de vida, Castro revelou a sua identidade com o Recife, retratada de modo científico, analisando os agentes históricos que produziram o espaço urbano da cidade e de forma literária, criando representações dessa paisagem. No fim da década de 1920, Castro desenvolveu um trabalho de atendimento médico aos operários de uma fábrica e na atividade deparou-se com um problema relacionado às condições de alimentação e sobrevivência desses sujeitos. Para tanto, ele desenvolve em 1932 uma pesquisa no domínio do Departamento de Saúde Pública de Pernambuco e publica no ano de 1935, o trabalho científico intitulado *Condições de vida da classe operária no Recife: estudo econômico de sua alimentação*. Na oportunidade, o autor destaca o tema pelo qual se dedicou a estudar durante a sua trajetória de vida, a fome. Essa temática foi retratada pelo autor em várias de suas obras acadêmicas, resultado de uma investigação realizada em vários países do mundo.

Além do desempenho científico, a socióloga Anna Maria Castro (2007) afirma que Josué de Castro cultivava o fascínio pela literatura. Admirava a capacidade dos literários em escrever a realidade através de uma linguagem universal, retratando as questões sociais de uma forma pelo qual os cientistas sentem dificuldades de transpor.

Ao criar o romance *Homens e Caranguejos*, Josué de Castro reserva o seu olhar para as condições de sobrevivência nos mocambos, descrevendo um cenário de migrações para o Recife, demonstrando a sua indignação com o processo de modernização da cidade e a estrutura arcaica, que predomina nas relações sociais do Nordeste brasileiro, o principal responsável pelas exclusões sociais. Porém, essa herança é agregada ao sistema capitalista, favorecendo a sua produção, construindo um espaço de “recepção” aos que foram expulsos da zona rural e contingência a uma leva de migrantes ao exército de reserva, situado nos mocambos, local onde se abrigam historicamente os excluídos. (Figura 1)

Figura 01: Mocambos no Recife no início do século XX



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

Desse modo, a leitura crítica do romance *Homens e Caranguejos*, oferece um olhar diferenciado para os problemas sociais do Recife, no século XX, que é oposta ao pensamento hegemônico desse período e ao modelo explicativo construído por Gilberto Freyre para interpretar a formação dos mocambos. O sociólogo escreveu na década de 1930 os livros *Casa Grande e Senzala* (1933), *Sobrados e Mucambos* (1936) e *Mucambos do Nordeste: algumas notas sobre o tipo de casa popular mais primitivo do nordeste do Brasil* (1937). Nesse último texto, o autor descreve os elementos arquitetônicos dessas moradias, enaltecendo a adequada adaptação das mesmas aos aspectos climáticos dos trópicos.

Para ilustrar a “honestidade artística dos mucambos”, Freyre (1967) convida o poeta Manuel Bandeira para desenhar as formas de construção dessa casa pelos seus moradores. Do mesmo modo, estende o convite ao pintor e desenhista Dimitri Ismailovitch¹⁶ para retratar a paisagem iconográfica dos mocambos de Recife.

¹⁶ Dimitri Ismailovitch foi um pintor e desenhista russo do século XX, que se naturalizou brasileiro em 1937. Ismailovitch nasceu no Império Russo em 1890 e estudou na Academia de Belas-Artes da Ucrânia, em 1918. No ano de 1919 estudou arte bizantina e persa em Constantinopla durante a década de 1920. Em 1927 o artista percorreu a Grécia e os Estados

A imagem de Dimitri Ismailovitch sugere o aspecto rudimentar dos mocambos em um convívio estreito com a vegetação natural do sítio, seguindo a descrição de Freyre sobre a característica primitiva dessa habitação e o trabalho artístico dos mocambeiros (moradores dos mocambos) em um tom preservacionista, de uma forma de vida adaptável.

Entre os pensamentos de Josué de Castro e o de Gilberto Freyre, sobre os mocambos na cidade do Recife, no século XX, existem direcionamentos antagônicos em torno do mesmo problema. Mesmo sendo uma narrativa ficcional, no texto literário de Castro existe um olhar crítico às condições de sobrevivência desses moradores em decorrência da exclusão social sofrida pelos mesmos. De outro lado, Freyre reitera a ideia de democracia racial, um pensamento dominante do período que o autor elaborou a partir dos pressupostos da miscigenação. Para entender a relação entre a produção desses textos e o contexto histórico que eles se referem o trabalho recorre aos pressupostos teóricos de Raymond Williams, no que se refere ao estudo da produção cultural, buscando entender como as obras artísticas ou intelectuais são parte intrínseca das sociedades.

Uma relação entre a linguagem fictícia e as condições reais de desigualdades sociais no Recife

A aplicação teórica dos estudos culturais do crítico literário Raymond Williams (1989), se mostram efetivos nesta reflexão ao tomar emprestado do autor o conceito de estrutura de sentimentos como um procedimento metodológico para analisar o romance *Homens e Caranguejos*, buscando entender o contexto de produção do texto literário, permitindo a análise comparativa entre a forma de produção cultural desenvolvida por Josué de Castro e outros intelectuais durante o período de debates sobre o “combate”¹⁷ aos mocambos, durante as reformas urbanas do século XX, no Recife.

Unidos com exposições individuais, chegando no mesmo ano ao Brasil. Em solo brasileiro Dimitri se estabeleceu como retratista, expondo os seus trabalhos nos renomados salões de exposição de artes do país durante a primeira metade do século XX. Escolheu o Rio de Janeiro como local para viver a sua arte, permanecendo na cidade até o seu falecimento, no de 1976.

¹⁷ Segundo o historiador Gustavo Mesquita (2018), com a instauração do Estado Novo em 1937, o presidente da República Getúlio Vargas decretou a nomeação de Agamenon Magalhães como

Williams é crítico literário reconhecido no mundo acadêmico por ter desenvolvido a teoria do materialismo cultural com base no materialismo histórico de Karl Marx. Esse intelectual inglês faz parte de uma geração de marxistas da Europa Ocidental, que se propõem a estudar a cultura para conhecer o mundo e modificá-lo, em um período de descrença com as ideais de mudanças através do socialismo no século XX. Isso significou para esses intelectuais a realização de uma revisão teórica das estruturas políticas e econômicas de Marx e o desenvolvimento de novos estudos a partir de temas como cultura, filosofia e arte.

De acordo com o Williams, esse pressuposto teórico ajuda o pesquisador a refletir sobre a produção e reprodução de significados e valores que formam as pessoas da sociedade. Desse modo, o autor dá ênfase à produção cultural, que se efetiva na prática através das instituições, nas relações sociais e nas convenções formais. Para ele a produção cultural se manifesta através de formas que moldam a sociedade, seja uma escultura, um livro, um filme ou outras obras. Sendo assim, a proposta de Williams é analisar a forma de produção buscando compreender a inter-relação entre a obra e a sociedade.

Para Williams, a relevância de entender a sociedade por meio da cultura se explica pela existência de uma forma de produção hegemônica do pensamento, que atende aos interesses específicos de um grupo social. Então, o compromisso político dessa teoria está em perceber criticamente a hegemonia de produção cultural, que ocorre em uma sociedade capitalista avançada para combatê-la. Para o autor, é através da análise da produção cultural que se descobre as formas de produção cultural hegemônica.

Desse modo, Williams desenvolveu vários trabalhos, tendo como base a análise da produção cultural e constantemente, investigando a inter-relação entre as obras da Literatura e a sociedade inglesa. No livro *O campo e a cidade* (1989), o autor observou o interesse constante dos escritores ingleses em expressar nas suas narrativas literárias as impressões sobre a constituição industrial das cidades do país. Então, o autor busca estudar a forma de produção dessas obras literárias para interpretar a realidade sócio-histórica da Inglaterra e

interventor do estado de Pernambuco, uma decisão que interferiu decisivamente na vida social do Recife. O administrador pernambucano anunciou no ano de 1939, a campanha de erradicação dos mocambos, criando a Liga Social Contra o Mocambo, dando continuidade ao projeto de ampliação urbanística das cidades brasileiras, impulsionado por Vargas desde 1930.

as transformações do campo e da cidade nos processos históricos da Revolução Industrial para a produção do espaço urbano.

A partir dessa perspectiva Williams enfatiza que a estrutura de sentimento caracteriza o sentimento de uma época e de uma cultura histórica, que se compõe em permanente mudança, mas mantém determinados atributos, [...] significados e valores tal como são vividos e sentidos” (Williams, 1979, p. 134). A partir dessa análise é possível identificar na produção cultural e intelectual as expressões dominantes, residuais e emergentes de um determinado momento histórico.

Ao refletir sobre a aplicação da estrutura de sentimentos, o autor menciona a eficácia desse método para analisar as formas de produção cultural de outras realidades sócio históricas, citando o caso das colônias inglesas e como elas fazem parte dessas transformações que o capitalismo inglês e internacional opera através do Imperialismo e chega em outros locais como na América Latina.

Os velhos problemas típicos da cidade que se expande caoticamente vão se repetindo, em todo o mundo, em muitos dos países mais pobres. Quem fala na crise da cidade pensando em Londres, Nova York ou Los Angeles deveria pensar também nas crises ainda mais sérias que afetam Calcutá, Manilha ou dezenas de outras cidades da Ásia, da África e da América Latina. Uma população rural deslocada vai sendo atraída pelos centros de uma economia financeira dirigida por interesses muitos diferentes dos da população. A última imagem da cidade, no mundo ex-colonial e neocolonial, é a da capital política ou porto comercial, cercada de favelas, que em muitos casos crescem com uma velocidade extraordinária. No momento em que escrevo, no Peru, uma pequena extensão de deserto transformou-se, em duas semanas, numa “cidade” com 30 mil habitantes; e isto é apenas um exemplo da longa interação entre comunidades rurais alteradas e destruídas e um processo de agricultura e industrialização capitalista, por vezes comandado internamente, na maioria das vezes externamente. (Williams, 1989, p. 384).

Essas características de “capital política” e “porto comercial” apontadas por Williams (1989), se concretizam na produção do espaço urbano de Recife, em seu processo de urbanização. De acordo com Denis Bernandes, essa cidade adquiriu historicamente um significado de “núcleo urbano constituído pelo porto, sua infra-estrutura e os seus serviços ali estabelecidos” (Bernandes, 1996, p. 47). Construindo um aparelhamento atrativo para os núcleos rurais, que buscam

oportunidades dentro das relações capitalistas que alteram algumas funções da ordem anterior.

Dentre essas condições particulares, que formulam o desenvolvimento urbano das cidades e os desdobramentos históricos dessas experiências nas periferias do sistema capitalista, Williams confere a estrutura de sentimentos um método possível para analisar cada especificidade cultural e como intelectuais e artistas de diferentes locais interpretam a sua realidade histórica, ou seja, a estrutura de sentimentos proporciona ferramentas para olhar a dinâmica dos grupos sociais dominantes, residuais e emergentes situados em um determinado momento histórico.

A socióloga Eliane Veras Soares (2011) analisa a formação de uma estrutura de sentimentos particulares na fase de produção de uma identidade nacional para o Brasil, entre os séculos XIX e XX, enfatizando a produção cultural de Gilberto Freyre no processo de estrutura de sentimentos “harmoniosos de miscigenação”. De acordo com Soares (2011) ao estudar os aspectos formadores da sociedade brasileira, Freyre examinou as transformações que ocorreram no espaço e no tempo histórico da cidade do Recife, produzindo a incorporação exótica e preconceituosa da cultura africana para a formação da nação brasileira, valorizando as danças, comidas e a sensualidade, reservando aspectos culturais ao negro, na identidade do país. Ocupando o lugar de objeto simbólico no mito da democracia racial e permanecendo excluído da participação política na sociedade. Esse elemento dominante de um sentimento racial caracteriza a perspectiva histórica hegemônica, que possibilita uma interpretação da Formação Social do Recife. No entanto, Soares levanta a hipótese sobre a formação de uma estrutura de sentimento africanizante entre a produção literária do Brasil e dos países africanos, uma ideia emergente que busca combater a ideia dominante de democracia racial.

Então, a estrutura de sentimentos possibilita analisar uma forma emergente que aponta outros elementos históricos em torno do espaço social analisado por Gilberto Freyre, especificamente sobre a formação dos mocambos na paisagem urbana do Recife. Nesse sentido, além de Josué de Castro, outros intelectuais enxergavam de forma crítica as condições sociais dos sujeitos que eram excluídos do processo de urbanização dessa cidade. Em 1950, o educador Paulo Freire¹⁸ analisou a realidade das populações que eram oprimidas pelas

¹⁸ O educador Paulo Freire apresenta em 1959, na tese de concurso para a cadeira de História e Filosofia da Educação na Escola de Belas Artes de Pernambuco, uma crítica sobre o processo histórico de desigualdades sociais que forjaram a formação da sociedade brasileira e o caráter

classes dominantes do Recife. Freire fez uma crítica à educação pública do Recife e as limitações que não atendiam a todas as classes sociais. Ao observar o contexto social da cidade, composto por um alto índice de analfabetismo entre as classes populares, o autor afirmou que a República Brasileira era uma expressão da “inexperiência democrática” (Freire, 1959, p. 10) do Brasil. A partir dessa análise, ele desenvolve o método de educação popular, um procedimento educacional contra-hegemônico, que buscou atuar na transformação da realidade de opressões existentes naquela época. No entanto, o autor ampliou o seu horizonte de percepções e percorreu outros locais no Estado de Pernambuco e na região Nordeste, desenvolvendo essa metodologia em outras localidades, como o caso de Angicos, no sertão do Rio Grande do Norte.

As ideias aparentemente individuais formuladas pelo educador Paulo Freire sobre a emancipação humana dos sujeitos em situações de opressão, se conectam ao compromisso emancipador do intelectual Josué de Castro ao denunciar e apontar alternativas para o problema da fome sofrida por esses oprimidos. Desse modo, os dois intelectuais enxergaram as desigualdades sociais existentes no Recife e na análise dos fatos, cada autor elaborou uma proposta para a transformação dessa realidade, que por sua vez, possuem o mesmo compromisso ético com a liberdade humana dos sujeitos que sobreviviam nos manguezais da cidade. Sendo assim, o conceito de emancipação humana elaborado por Marx é propício para categorizar a natureza emergente da formulação de ideias de Castro e Freire, se configurando em uma estrutura de sentimentos emancipatórios. O fundamento do termo emancipatório se aplica a essa situação, devido a percepção crítica desses autores sobre os aspectos históricos que permitem a exclusão social na cidade do Recife.

De acordo com o contexto histórico do século XX, no Recife, ocorreram fatos políticos, econômicos, sociais e culturais que ajudaram a compreender a dinamicidade das relações sociais daquela época. Desse modo, as formas de produção cultural da cidade produzem e reproduzem as ideias que estavam sendo desenvolvidas sobre um cenário de mudanças impactantes na paisagem urbana do local.

excludente das políticas republicanas do Brasil. Com isso, Freire ofereceu uma resposta a uma questão levantada por intelectuais da época sobre a ausência de consciência política das camadas mais pobres do país.

A segregação: um dos fatores históricos das desigualdades sociais do Recife

A urbanização das cidades é o resultado de um processo histórico que se confunde com a história de desenvolvimento do capitalismo no mundo. Para entender essa relação, o filósofo francês Henri Lefebvre (1991), especialista nos estudos sobre a produção do espaço urbano, ressalta que o pensamento humano não alcança o conhecimento sobre todos os aspectos do conjunto ao mesmo tempo, porém, a decomposição deste auxilia na observação de cada figura que se percebe na paisagem como um todo, compreendendo as relações de produção e reprodução deste conteúdo social e as contradições estabelecidas historicamente no tempo e espaço, pelo avanço do capitalismo no ocidente. Segundo a geógrafa Ana Fani Carlos (2013) é possível compreender a “produção do espaço urbano como condição, meio e produto da reprodução social – portanto um produto histórico e de conteúdo social” (Carlos, 2013, p. 95), moldada a partir dos interesses do capitalismo, sendo a segregação um fator resultante desse processo.

Desse modo, o espaço urbano produzido sob a égide do valor de troca se impõe ao uso social da cidade. Este processo realiza a desigualdade na qual se assenta a sociedade de classes, apoiada na existência da propriedade privada da riqueza que cria acessos diferenciados dos cidadãos à metrópole, em sua totalidade, a partir da aquisição da moradia. A produção do espaço urbano funda-se, assim, na contradição entre a produção social da cidade e sua apropriação privada. (Carlos, 2013, p. 95).

Sendo assim, a partir dessa hipótese inicial, pressupõe-se que o debate sobre a zona dos mocambos se insere na ideia de produção do espaço urbano do Recife, baseado no valor de troca, onde a propriedade privada assegura o modo de uso da cidade por essa lógica, dispersando o direito social da cidade. E este é um referencial de urbanização das principais cidades brasileiras, no início do século XX, determinante em um contexto de modernização da sociedade ocidental, na fase de imersão das inovações tecnológicas industriais do capitalismo, construindo a ideia de espaço atrativo para as possibilidades de acesso às novas ideais e aos postos de trabalho.

O Recife teve no século XX um crescimento demográfico desproporcional a oferta de emprego, no qual se modernizou e não absorveu o contingente de pessoas que se tornaram livres da escravidão na cidade e no campo. As personagens do romance são representações da descendência desses

homens “livres” que a República excluiu da participação política do país, mantendo as estruturas sociais do antigo regime e a prevalência dos preconceitos de raça, gênero e de classe, que solidificam em sua totalidade as desigualdades sociais existentes no Brasil. Em *Homens e Caranguejos*, essas personagens são excluídas do processo de urbanização da cidade e ocupam os mangues com a construção dos mocambos, apresentando o contraste da paisagem urbana na primeira metade do século XX. Nesse texto literário, Castro questiona a condição do homem nos manguezais e sua limitada vida, que se assemelha ao caranguejo, devido às circunstâncias históricas das desigualdades socioeconômicas.

Cedo me dei conta deste estranho mimetismo: os homens se assemelhando, em tudo, aos caranguejos, arrastando-se, agachando-se como caranguejos para poderem sobreviver. Parados com os caranguejos na beira d'água ou caminhando para trás como caminham os caranguejos. (Castro, 1967, p. 13.)

Nas observações do historiador José Murilo de Carvalho (2018), a elite agrária permanece intacta as transformações políticas modernizantes, pois nessa relação, o Estado brasileiro reforça os valores excludentes da estrutura escravocrata, anulando a existência de diversos sujeitos que foram submetidos ao cativeiro dos senhores de escravos, estando esses, habitando os espaços urbanos ou rurais. A situação rural dos camponeses brasileiros reserva no seu interior uma história de perseguição, desde os primeiros quilombos e mocambos do país. Essa é uma das tantas fissuras que a “transição” moderna esconde.

Essas atividades são categorizadas pelo sociólogo Lúcio Kowarick (1985), como marginalizadas pelo mercado de produções. Em seu trabalho intitulado *Capitalismo e marginalidade na América Latina*, o autor discute o cenário das relações sociais na divisão do trabalho no Brasil no decorrer do século XX, percebendo alguns aspectos históricos da produção do espaço em centros urbanos da região Nordeste, caracterizando os sujeitos ocupados em atividades, que não estejam diretamente configuradas ao controle normativo de produção do capital, como marginalizados nesse cotidiano de leitura totalmente econômica. O historiador Denis Bernardes (1996), apresenta os grupos sociais que constituíam a sociedade recifense nos fins do século XIX, demarcando as atividades e suas relações sociais. No entanto, essas definições carregam consigo o discurso preconceituoso e segregacionista, marcas da produção desigual do espaço em uma sociedade que cultiva os seus antigos valores.

É necessário, pois, acrescentar que, em épocas mais recuadas, com a existência muito mais acentuada dos mangues e dos alagados – o próprio rio Capibaribe servindo como via de comunicação urbana e,

até, como sítio de banhos, mesmo para as famílias mais abastadas – a ambiguidade do Recife representa todo um ciclo da história social da cidade onde os mangues ofereciam, no próprio núcleo urbano, a possibilidade de sobrevivência à população não absorvida pelo mercado formal de força de trabalho. Assim, não somente nos mangues e alagados eram construídos os barracos e os mucambos, como igualmente neles se encontrava o alimento abundante e gratuito, permitindo grande parte da população subsistir “imune” às famosas leis do mercado capitalista. [...] Por outro lado, se os mucambos começam a desaparecer dos mangues, hoje transformados em terrenos valiosíssimos para a desenfreada especulação imobiliária que tomou a cidade de assalto, os morros formam, no espaço da década de 1950-1960, um verdadeiro cinturão de favelas para onde se deslocam constantemente os antigos mucambeiros e o recente proletariado urbano. (Bernardes, 1996, p. 53).

No trecho acima, Bernardes (1996) enfatiza esse processo de retirada dos mocambos da cidade e a transformação dos mangues em terrenos propícios aos interesses da especulação imobiliária. De acordo com Ana Fani Carlos (2013) esse processo se caracteriza como elemento da segregação, orquestrado pelos sujeitos que acumulam o capital e tornam a cidade uma mercadoria, a partir da lógica capitalista do valor de troca. Desse modo, centralizam a produção e a reprodução do espaço urbano de acordo com os interesses da propriedade privada, construindo a exclusão social das cidades.

A segregação vivida na dimensão do cotidiano (onde se manifesta concretamente a concentração da riqueza, do poder e da propriedade) apresenta-se, inicialmente, como diferença, tanto nas formas de acesso à moradia (como expressão, mais evidente da mercantilização do espaço urbano), quanto em relação ao transporte urbano como limitação de acesso às atividades urbanas (como expressão da separação do cidadão da centralidade), bem como através da deterioração/cercamento/diminuição dos espaços públicos (como expressão do estreitamento da esfera pública). (Carlos, 2013, p. 96).

A diminuição de acesso aos espaços públicos impostos pelos donos do capital, coincidem com os aspectos imaginários do romance *Homens e Caranguejos*. O cenário do enredo de *Homens e Caranguejos* é a cidade do Recife, na primeira metade do século XX, em um contexto de modernização dos costumes e de urbanização do espaço. Um espaço composto por novos meios de transportes que modificam a dinâmica da cidade, onde é mencionado na história a presença dos bondes, de navios, de aviões, dos automóveis e o funcionamento das fábricas, destacando os sons dos apitos como despertador da cidade, um novo marcador de tempo. O narrador aponta as transformações urbanísticas ocorridas

na capital recifense durante a primeira metade do século XX e os conflitos desse processo histórico em torno da presença dos mocambos. O mocambo como um tipo específico de moradia é visualizado na narrativa literária através de representações que demonstram as condições materiais dos seus moradores, denominados de mocambeiros.

Com a desocupação dos manguezais por meio de políticas de combate aos mocambos, vai haver uma ocupação das áreas de morros, e assim, a formação de uma nova paisagem de contradições a partir da segunda metade do século XX, que se configuram como a atual imagem do Recife, as favelas. Essa dinâmica social de contradições é parte da formação histórica do Recife e é interpretada por Josué de Castro em obras que se referem a essa temática. Desse modo, o romance *Homens e Caranguejos* é uma forma lúdica de interpretar as categorias de análise que Castro utiliza para explicar os problemas sociais do Recife observados no seu tempo e que se atualizam pelos questionamentos do presente.

Considerações finais

Ao relacionar o contexto de dificuldades enfrentadas pelas personagens de *Homens e Caranguejos* e os problemas sociais existentes nas áreas de morros e favelas da paisagem atual do Recife, é possível entender que a produção do espaço urbano é um processo contínuo de segregação e reprodução das desigualdades sociais. No romance, a destruição dos mocambos é uma representação verossímil da atuação do Estado no combate a essas moradias, durante a primeira metade do século XX, atendendo ao interesse dos grupos dominantes, que aterraram os mangues e produziram terrenos valiosos para a especulação imobiliária. Nesse cenário, o mangue reúne em si os homens que sobrevivem a partir da sua existência e a percepção de outros que pretendem obter lucros com a sua destruição. Essa relação antagônica dos homens com a natureza é outra experiência que se renova com o tempo na História do Recife, mas por um lado, a produção do espaço urbano da cidade permanece impactando na sobrevivência dos mangues.

Um dos exemplos nítidos de interferência direta a esse ecossistema foi a construção da Via Mangue, considerada a maior obra viária da cidade, que interferiu diretamente na área de preservação do Parque dos Manguezais, localizado na zona sul do Recife. Nessa área existe a comunidade Ilha de Deus, formada por pescadoras e pescadores, que retiram dessa atividade os recursos de subsistência. De acordo com Albuquerque e Gomes (2017, p. 48), a obra viária

evidenciou “um novo direcionamento de produção do espaço na cidade do Recife, como ações e políticas públicas e construção de empreendimentos de grande porte em áreas tradicionalmente desvalorizadas”. Mesmo sendo um contexto diferente do século XX, a sobrevivência dos manguezais e dos homens que dependem diretamente da sua existência, continua a ser ameaçada pelos setores financeiros da construção civil.

Além dos problemas ambientais provocados em uma escala local, recentemente o Recife e outras cidades litorâneas da Região Nordeste experienciaram os impactos de um crime ambiental de escala mais ampla, provocada pelo derramamento de óleo no mar, que atingiu diretamente a dinâmica de trabalho dos pescadores de Recife, contaminando os recursos naturais da atividade de pesca. As manchas de óleo poluíram os arrecifes, as praias e os mangues. De acordo com o especialista, o processo de recuperação dessas áreas é longo e demanda vários estudos para entender a gravidade da situação. Então, essas questões apresentam aspectos que envolvem a relação homem e natureza e conseqüentemente podem ser relacionadas com as imagens de segregação do romance *Homens e Caranguejos*, onde os mangues e as condições limitadas de sobrevivência dos mocambeiros são “aterrados” pelo processo de urbanização da cidade.

A relação entre o contexto histórico dos mocambos e as desigualdades sociais no Recife, indicam uma perspectiva de investigação sobre o processo histórico de urbanização da cidade e as suas contradições: a segregação; a exclusão social; os problemas de habitação; as formas de inserção da população periférica no mundo do trabalho; a maneira como a cidade se relaciona com a natureza e outros temas que revelam o contraste da paisagem urbana do Recife.

Referências

- ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de; GOMES, Edvânia Torres de Aguiar. O jogo do poder na produção do espaço do Recife. **Revista Rural & Urbano**, v. 2, n. 1, p. 39-56, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/ruralurbano/article/view/241039>. Acesso em: 30 set. 2020.
- BERNARDES, Denis. **O caranguejo e o viaduto**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 1996.
- BOSI, Alfredo. **História concisa da literatura brasileira**. São Paulo: Cultrix, 2013.
- CANDIDO, Antonio. **Formação da literatura brasileira: momentos decisivos 1750-1880**. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul, 2006.
- CARDOZO, Joaquim. **Poesias completas**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.
- CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018.
- CASTRO, Josué. **As condições de vida da classe operária no Recife: estudos econômicos de sua alimentação**. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 2015.
- CASTRO, Josué. **Homens e caranguejos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- CASTRO, Ana Cláudia Veiga de. Figurações da cidade: um olhar para a literatura como fonte da história urbana. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v. 24, n. 3, p. 99-120, 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/anaismp/v24n3/1982-0267-anaismp-24-03-00099.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2021.
- FREIRE, Paulo. **Educação e atualidade brasileira**. Tese de Concurso para a Cadeira de História e Educação, Escola de Belas Artes de Pernambuco, Recife, 1959. Disponível em: <http://www.acervo.paulofreire.org:8080/jspui/handle/7891/1976>. Acesso em: 10 jan. 2020.
- FREYRE, Gilberto. **Mucambos do nordeste: algumas notas sobre o tipo de casa popular mais primitivo do Nordeste do Brasil**. Imprensa Universitária: Recife, 1967.
- FILHO, Djalma Agripino de Melo. Uma hermenêutica do ciclo do caranguejo. In: ANDRADE, Manuel Correia. [et al.]. **Josué de Castro e o Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003. p. 61-72.
- KOWARICK, Lúcio. **Capitalismo e marginalidade na América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal/lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.
- LIMA, Luiz Costa. **Os eixos da linguagem**. São Paulo: Iluminuras, 2015.
- PINTO, Júlio Pimentel; TURAZZI, Maria Inez. **Ensino de história: diálogos com a literatura e a fotografia**. São Paulo: Moderna, 2012.
- SEVCENKO, Nicolau. **A literatura como missão: tensões sociais e criação na Primeira República**. São Paulo: Brasiliense, 1999.
- WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e Literatura**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade: na história e na literatura**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

O Recife vai de trem: a consolidação do sistema de trens urbanos recifense no início do século XX

André Luiz Rocha Cardoso

Introdução

Após vivenciar no final da segunda metade do século XIX um período de intensas transformações nos transportes com a maciça implementação de diversas estradas de ferro, o Recife dispunha já na década de 1900 dezenas de quilômetros de trilhos que facilitavam sua conexão com os subúrbios ou bairros em formação, lugares mais próximos do centro comercial, as cidades e vilas do entorno, e as áreas mais distantes das atuais regiões da zona da mata e agreste, com os trilhos já se aproximando da atual região sertaneja.

Para além das linhas constituídas com a finalidade de atender a demanda local, melhor dizendo, os chamados “trilhos urbanos” operados pelas “maxambombas”¹⁹ ou pelos bondes puxados por animais, as linhas férreas de longa distância tornaram-se uma opção que também favoreceu o deslocamento de pessoas entre localidades mais próximas da área central do Recife.

Inclusive aqui, para iniciar a discussão é importante destacar que este artigo analisa como as linhas de longa distância tornaram-se as bases para o sistema de trens de subúrbio recifense consolidado na primeira metade do século XX. Assim, convém diferenciá-las dos já mencionados trilhos urbanos implantados com a finalidade específica de atender demandas em curtas distâncias no entorno do Recife e que, por serem contemporâneas, serão mencionadas ao longo dos tópicos aqui propostos.

É importante ainda trazer uma diferenciação da classificação entre trens de longa distância e trens de subúrbio. Ambos são trens de passageiros. Os primeiros eram os que se destinavam às regiões mais distantes no interior de Pernambuco ou que realizavam percursos interestaduais. Já os mencionados trens de subúrbio, termo já empregado no final do século XIX²⁰, se destinavam a

¹⁹ Adaptação popular para o português do termo “machine-pump” utilizada para se referir aos trens da Brazilian Street Railway Company e da Companhia de Trilhos Urbanos do Recife e Olinda. (PINTO, 1949, p. 118)

²⁰ Dentre outras edições, o termo “trem de subúrbio” é mencionado em edição do Diário de Pernambuco de 1 de dezembro de 1886, referindo-se aos horários dos trens entre Recife e Jaboatão da Estrada de Ferro Recife a Caruaru (Cardoso, 2018, p. 46).

idades mais próximas do Recife realizando viagens mais rápidas, geralmente com maior frequência.

Assim, as linhas constituídas com a finalidade principal de conduzir produtos do interior para o porto a fim de serem exportados, contavam também com trens de passageiros para as cidades do interior pernambucano. Logo após sua inauguração ainda no século XIX passaram a contar com trens de percurso menor para atender à demanda dos chamados subúrbios.

No entanto, antes da unificação das linhas sob a administração da companhia inglesa *Great Western of Brazil Railway* ocorrida no início do século XX, elas constituíam um conjunto de vias desconexas e de diferentes características técnicas. A padronização do sistema só ocorre a partir da década de 1910, ao passo que se consolida um sistema de trens de subúrbio partindo do Recife com destino a cidades como Cabo, Jaboatão e São Lourenço, acompanhando outras mudanças vivenciadas no meio urbano recifense, tais como as intervenções na área central e crescimento dos bairros do entorno. Dessa forma, os trens contribuíram para dar suporte aos fluxos não apenas de cargas, mas de pessoas que com esse aprimoramento dos meios de deslocamento podiam morar um pouco mais distante e realizar suas atividades no centro.

Assim, será aqui analisado o processo de consolidação desses trens de subúrbio nas linhas férreas pernambucanas que seguiam para o interior, a princípio identificando quais eram essas linhas, em que condições operacionais se encontravam e qual sua proposta original, buscando mostrar que esse processo se inicia no século XIX, mas tem seu auge no século XX. Serão então apresentados os traçados dessas linhas férreas, possibilitando uma maior compreensão de suas extensões e áreas atendidas.

Na segunda etapa, será analisada a centralização do sistema ferroviário pernambucano sob a concessão da *Great Western* e como se dá a organização de um sistema ferroviário unificado, apontando as intervenções realizadas pela companhia inglesa para padronizar e constituir um sistema com a construção de ramais de ligação e a concentração dos trens de passageiros na Estação Central do Recife, anteriormente estação inicial da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. Assim serão apresentados mapas dessas linhas na área do Recife e entorno, bem como seus pontos de embarque.

Por fim, serão trabalhados os efeitos desse processo no meio urbano, tais como os bairros que se desenvolveram no entorno das vias férreas, um pouco do

perfil dos passageiros e então um fechamento sobre a contribuição a gradual da ferrovia para a consolidação de uma área de influência mais direta do Recife.

Trens urbanos em corredores de exportação

Já no início do século XX Pernambuco dispunha de um conjunto de linhas férreas que somadas totalizavam por volta de 646 km (Pinto, 1949). Essa soma não correspondia, no entanto, às extensões das ferrovias de caráter industrial como é o caso das linhas construídas para atender à demanda das usinas e engenhos de açúcar e as ferrovias urbanas do Recife. Foram contabilizados os quilômetros de trilhos das três principais ferrovias que partiam do Recife com destino ao interior e que no século XX tornaram-se as linhas tronco²¹ da malha ferroviária do estado, somando-se à Estrada de Ferro Sul de Pernambuco (entre Palmares e Garanhuns e seu ramal para Alagoas) e aos pouco mais de 30 km da Estrada de Ferro de Paulo Afonso em solo pernambucano (Pinto, 1949).

Construídas por diferentes companhias, essas linhas tiveram seu projeto orientado pelo modelo agroexportador e seus traçados se voltavam às zonas produtivas e centros comerciais da província e depois estado de Pernambuco, conectando os mesmos à zona portuária do Recife. A primeira dessas três linhas é a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco ou *Recife and São Francisco Railway* construída com a finalidade inicial de conectar a capital pernambucana ao Rio São Francisco em um modelo de integração entre trilhos e o transporte fluvial, cortando regiões produtoras principalmente de açúcar.

A *Recife and São Francisco*, de origem britânica, foi uma das companhias que se organizaram a partir da publicação da Lei Ferroviária de 1852, a qual proporcionou incentivos satisfatórios para atrair exploradores de estradas de ferro estrangeiros ao país (Cardoso, 2018, p. 28). Seu primeiro trecho entre o Recife e o Cabo foi inaugurado em 1858 e sua conclusão se deu em Una, atual cidade de Palmares, a 125 km do Recife no ano de 1862 (Melo, 2016). Mudanças nos planos da companhia fizeram com que a mesma não alcançasse o Rio São Francisco.

A partir da década de 1880 integrou-se à Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, companhia do governo central, construída a partir de Una e

²¹Principais ferrovias pernambucanas, as linhastroncossão as de maior extensão quilométrica das quais derivavam alguns ramais que, partindo do Recife, foram prolongadas para os estados da Paraíba, Alagoas e para o sertão de Pernambuco.

terminando em Garanhuns com ramal para o estado de Alagoas. Apesar de se utilizarem de bitolas²² diferentes as linhas tinham em comum a estação de Una. A mencionada ferrovia inglesa foi a segunda inaugurada no Brasil, quatro anos após a inauguração da Estrada de Ferro Mauá no Rio de Janeiro, aberta em 1854 (Siqueira, 2013). Gradativamente consolidou-se como rota de trens urbanos entre o Recife, a partir do bairro de São José onde se iniciava, e áreas povoadas ao sul da capital pernambucana (Cardoso, 2018, p. 40).

Em ordem cronológica de construção a Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, implantada e operada também por uma companhia inglesa, a *Great Western of Brazil Railway*, teve sua inauguração no ano de 1881. Seu primeiro trecho partia do bairro do Recife e seguia com direção a Carpina que, durante o início do século XX chamou-se Floresta dos Leões (IBGE, 1958). Em 1882 alcançou a cidade de Limoeiro, com um ramal para a Paraíba, estabelecendo conexão com a Estrada de Ferro Conde D'Eu em solo paraibano. Na década de 1930 o ramal entre Carpina e Limoeiro foi ampliado até Bom Jardim (Pinto, 1949). O trecho da linha entre Recife e São Lourenço da Mata, cortando a porção norte da capital pernambucana tornou-se também uma rota explorada pelo transporte local de passageiros com modificações no seu traçado.

Por fim, e não menos importante, a Estrada de Ferro Recife a Caruaru, que alguns anos após sua inauguração passou a chamar-se Estrada de Ferro Central de Pernambuco teve a abertura do tráfego de seu primeiro trecho até Jaboatão em 1885, três anos após a ferrovia para Limoeiro (Pinto, 1949). Sua concessão pertencia ao governo central assim como a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. Seu prolongamento com direção ao sertão pernambucano foi lento e gradativo.

Em 1895 a linha alcançou Caruaru e somente em 1962 chegou até Salgueiro, seu ponto final, já durante a gestão da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA. A partir do início do século XX passou a chamar-se Linha Centro de Pernambuco. Seu trecho inicial, entre Recife e Jaboatão, tinha seu início no bairro de São José. Logo veio a servir de base para um dos mais importantes trens urbanos que partiam da capital pernambucana.

Descritas as três linhas principais que partiam do Recife, segue-se na Figura 1 os seus traçados:

²² Termo utilizado na ferrovia para se referir à distância entre os trilhos de uma via férrea. De acordo com PINTO (1949) a *Recife and São Francisco Railway* foi construída em bitola de 1,60, enquanto que a Estrada de Ferro Sul foi aberta em bitola de 1,00 ou métrica.

Figura 1 - Principais ferrovias pernambucanas em 1901



Fonte: Elaborado pelo autor (escala representativa).

De acordo com a figura acima temos, partindo de Recife seguindo respectivamente à orientação noroeste, oeste e sudoeste a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, a Estrada de Ferro Central de Pernambuco e a *Recife and São Francisco Railway* integrada à Estrada de Ferro Sul de Pernambuco a partir de Palmares. Conduzindo cargas e passageiros a longas distâncias estas linhas tornaram-se as principais ferrovias pernambucanas e contribuíram para a consolidação do Recife enquanto um dos principais centros urbanos da porção nordeste do Brasil.

Um aspecto que chama atenção para o presente artigo já de certa forma introduzido é que essas três linhas ou troncos, originalmente voltadas à exportação e conexão entre interior e litoral embora até o início do século XX ainda estivessem desconexas do ponto de vista técnico e administrativo, já atendiam a uma demanda de transporte a curta distância no Recife (Cardoso, 2018).

Ao perceberem um maior fluxo principalmente de passageiros entre cidades e outras povoações do entorno da capital pernambucana, os gestores dessas ferrovias dotaram-nas de trens para o atendimento dessa demanda que logo se consolidou. Melo (2008), ao se referir à *Recife and São Francisco*

Railway traz que muitas pessoas começaram a se transferir da porção sul de Pernambuco no século XIX para as proximidades do leito da ferrovia e no entorno de suas estações.

Não muito após o início de sua operação cada linha promoveu mudanças na ocupação de áreas urbanas e rurais, possibilitando então uma demanda de transporte local maior. Ao analisar edições do Diário de Pernambuco da segunda metade do século XIX, Cardoso (2018) mostra que a primeira ferrovia pernambucana, a *Recife and São Francisco Railway*, na década de 1860 ampliava o horário de seus trens com a inclusão de novas viagens entre o Recife, o Cabo e Escada, além das viagens de longa distância já existentes até Palmares, enfrentando na década de 1870 a concorrência no transporte urbano dos bondes de tração animal da *Pernambuco Street Railway* já que os trilhos de ambas tinham relativa proximidade dentro do Recife (Cardoso, 2018, p. 40).

Ainda de acordo com Cardoso (2018), a *Great Western* em sua linha Recife ao Limoeiro também se adaptou para demandas de transporte em distâncias menores, incluindo trens para Tiúma e paradas mais demoradas em São Lourenço da Mata, enfrentando alguma concorrência em seus quilômetros iniciais com trens da *Brazilian Street Railway* entre o bairro do Recife e Encruzilhada.

Já a Estrada de Ferro Central de Pernambuco concentrou uma grande demanda de transporte entre Recife e Jaboatão como já apontado. Ainda quando chamada Estrada de Ferro Recife a Caruaru na maior parte da década de 1880, esta ferrovia manteve trens de menor percurso até Jaboatão, além de outros para Moreno, Tapera e Vitória, mesmo com a ampliação da linha que, em 1886 já se encontrava em Pombos iniciando a subida da Serra das Russas, aproximando-se lentamente de Gravatá (Pinto, 1949).

De acordo com Lima (2012) Jaboatão já demandava um considerável fluxo de pessoas para Recife, mas somente com a chegada da ferrovia esse fluxo foi facilitado a ponto de tornar-se gradativamente mais denso, levando a companhia ferroviária a ampliar sua grade de horários no trecho. Assim, já em 1886, o Diário de Pernambuco publicava em sua edição de 2 de dezembro uma tabela a parte para apresentar os horários do denominado “trem de subúrbio” para Jaboatão e uma outra tabela com os horários do “Trem da Serra” que fazia o percurso total da linha (Cardoso, 2018, p. 46). Dessa maneira, o século XIX se encerra com os esboços do que seria o sistema de trens de subúrbio recifense.

A *Great Western* e a organização de um sistema ferroviário unificado

O século XX inicia-se com novidades em relação à organização das ferrovias pernambucanas de longa distância, assim como traz mudanças nas linhas construídas para atender exclusivamente a demanda urbana do Recife²³. Ampliações nas linhas, construção de novas estações e a introdução do bonde elétrico nas linhas urbanas são algumas dessas mudanças. Porém, um fato a ser destacado neste tópico com relação às linhas de longa distância é a unificação administrativa que possibilitou a formação de um sistema de trens urbanos centralizado entre o Recife e as cidades do entorno.

No ano de 1901 se inicia o processo de centralização das linhas pernambucanas. Um entendimento entre a superintendência da *Great Western* e o governo brasileiro torna viável o arrendamento das demais ferrovias pernambucanas pela empresa inglesa (Pinto, 1949, p. 126). Assim a mencionada companhia assume já em 1901 a concessão da *Recife and São Francisco Railway* e sua continuação, a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. É válido mencionar que outras ferrovias fora de Pernambuco também foram assumidas pela *Great Western* na Paraíba, em Alagoas e no Rio Grande do Norte compondo uma extensa rede regional que ultrapassava mil quilômetros de extensão.

Três anos mais tarde, em 1904, a *Great Western* tornou-se arrendatária também da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. No ano anterior a Estrada de Ferro Paulo Afonso também já havia sido repassada à mesma companhia. Outras linhas pernambucanas foram posteriormente incorporadas pela *Great Western* como ramificações de suas linhas principais.

Convém pontuar que com a unificação há uma mudança na nomenclatura das linhas que partiam do Recife. A linha para a Paraíba passou a chamar-se Linha Norte, ficando o trecho entre Carpina e Limoeiro como ramal de Limoeiro. O conjunto formado pela *Recife and São Francisco Railway* e a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco tornou-se a Linha Sul, ficando o trecho entre Glicério (Paquevira) e Garanhuns como ramal de Garanhuns. Por fim, a Estrada de Ferro Central de Pernambuco traz algumas denominações tais como Linha Oeste, linha central ou linha centro, sendo esta última a nomenclatura mais utilizada e posteriormente oficializada (Pinto, 1949).

²³Algumas destas empresas eram a *Brazilian Street Railway Company* e a *Pernambuco Street Railway*, que possuíam respectivamente trens a vapor e de tração animal, substituídos pelo bonde elétrico na década de 1910 (PEDROSA, 2014).

A ferrovia de Paulo Afonso manteve a nomenclatura; a Estrada de Ferro Tamandaré assumida pela companhia em 1912 tornou-se o ramal Ribeirão – Barreiros²⁴ e a Estrada de Ferro Ribeirão a Bonito (que teve como ponto final Cortês), incorporada em 1905²⁵, ficou como o ramal de Cortês.

Ao assumir tais linhas, a *Great Western* iniciou um período de inúmeras obras visando conectar e padronizar o sistema. Estevão Pinto classifica o tempo de 1901 a 1913 como um “período febril de obras” (Pinto, 1949, p. 131). É que ao assumir vários quilômetros de outras ferrovias a companhia inglesa teve de executar inúmeros melhoramentos, além das expansões já previstas nos contratos. Parte dessas intervenções ocorreu no Recife facilitando a organização não apenas dos trens de longa distância, mas dos trens que atendiam aos subúrbios.

Em contrato de arrendamento atualizado em 1904 a companhia ficara incumbida de realizar a ligação entre as linhas que tinham como destino o Recife (Pinto, 1949, p. 130). Para isso, no entanto, era necessário igualar algumas características das ferrovias. Então, já em 1905 a companhia executou a padronização da bitola do trecho da antiga *Recife and São Francisco*, entre Recife e Palmares, reduzindo a distância entre os trilhos desta de 1,60 m para 1 m. As demais linhas já possuíam bitola de 1 m. Dessa forma os trens poderiam circular em qualquer das linhas (Pinto, 1949, 135).

Em seguida projetaram-se os ramais de ligação dentro da capital pernambucana: A ligação sul, entre a estação de Boa Viagem na Linha Sul e Areias na Linha Centro e a ligação norte, entre a estação de Camaragibe na Linha Norte e Tejipió, na Linha Centro. Estas obras foram iniciadas respectivamente em 1906 e 1907, sendo finalizadas em 1908 (Pinto, 1949, 135).

Com a Ligação Norte os trens poderiam partir da Estação Central na Linha Centro e seguir para Camaragibe sem passar pela porção norte da cidade. Uma nova estação foi também construída em Camaragibe e a parada de Lacerda, ambas na Ligação Norte. Na Sul, entre Areias e Boa Viagem foi construída a estação de Ibura. Todas essas estações podiam atender ao tráfego urbano. Para melhor compreender como ficaram os traçados das linhas entre a capital pernambucana e as cidades mais próximas a partir da primeira década do século XX segue-se um mapa na Figura 2:

²⁴ (PINTO, 1949, p. 143)

²⁵ (PINTO, 1949, p. 135)

Figura 2 - Linhas tronco de Pernambuco e suas ligações em 1908



Fonte: Imagem de satélite do Google Earth (2021), edições feitas pelo autor (escala representativa).

É possível perceber os traçados das linhas principais de Pernambuco partindo do Recife, iniciando-se em três estações distintas: Brum, Estação Central e Cinco Pontas, respectivamente estações iniciais das linhas Norte, Centro e Sul. Sendo importante ressaltar que no mapa estão apenas representadas algumas das principais estações; o próximo tópico traz os demais pontos de parada na região. Notar as ligações executadas até 1908 entre as linhas e alguns dos destinos dos chamados trens de subúrbio que seguiam para cidades como Cabo, Escada, Jaboatão, Vitória e São Lourenço. Vale destacar que algumas destas cidades hoje não integram a Região Metropolitana do Recife, mas os trens que se dirigiam até elas foram classificados em alguns momentos por trens de subúrbio.

Outra intervenção de grande relevância para a organização dos trens de subúrbio recifenses foi a transferência dos trens de passageiros que seguiam para as linhas Norte e Sul de suas estações iniciais originais, respectivamente Brum e Cinco Pontas, para a Estação Central na Linha Centro. Assim, todos os trens de

passageiros passaram a ter essa estação como seu ponto de partida na capital em 1934 (Pinto, 1949, 186). Os pátios das demais estações continuaram a ser utilizados, sendo destinados ao transporte de cargas.

As estações e os bairros ferroviários em Recife

Estabelecidas as ligações, à medida que o trem tornava-se frequente, ampliavam-se também alguns bairros cortados pela ferrovia, com as novas estações que eram erguidas, favorecendo a concentração de novos habitantes. Seriam esses “bairros ferroviários” servidos por alguma das linhas do sistema de trens de subúrbio, tendo uma ligação mais rápida com a área central do Recife.

Além das estações já existentes no final do século XIX, outras foram abertas em algumas localidades seguindo a necessidade técnica da ferrovia ou mesmo a demanda pré-existente de um local. Na figura 3, a seguir, é possível observar os traçados das linhas com as estações em utilização pelos trens de passageiros a partir da década de 1930 e as estações existentes até então.

Figura 3 - Estações ferroviárias no Recife e entorno em 1939



Fonte: Imagem de satélite do Google Earth (2021), edições feitas pelo autor (escala representativa).

Algumas dessas estações tiveram seus nomes alterados nas décadas seguintes, outras foram construídas posteriormente, mas os pontos de embarque que se encontram representados na figura acima são os que estavam ativos em 1939 (Pinto, 1949). Em comparação com a figura presente no tópico anterior, pode-se perceber a mudança de nome da estação de Areias em Recife para Edgard Werneck²⁶, o que ocorreu em 1925 (PINTO, 1949, p. 181).

Representadas na última figura está a estação de Coqueiral, inaugurada em 1919, na Linha Centro, saída da Ligação Norte. Nesta ligação está a estação de Lacerda inaugurada em 1908 juntamente com a nova estação de Camaragibe, logo após a junção desta linha com a Norte. “Camaragibe Velha” é a antiga estação local, inaugurada em 1881. Como sua localização ficava antes da junção entre a linha e a Ligação Norte, nova estação foi edificada (Pinto, 1949).

Convém pontuar ainda que o trecho entre Brum e Camaragibe foi desativado entre as décadas de 1940 e 1950, sendo seus trilhos removidos após a desativação dos trens cargueiros, os últimos a utilizar o trecho. Desde a década de 1930 os trens de passageiros já não partiam do Brum, mas seguiam da Estação Central e chegavam até Camaragibe através da Ligação Norte. Compondo esse trecho extinto, que seguia a orientação da atual Avenida Norte no Recife após partir do bairro do Recife estavam, em 1939, as estações do Brum, Encruzilhada, Arraial, Macacos e Fábrica Industrial.

A figura da página anterior ainda traz a estação de Ibura, inaugurada em 1939 na Ligação Sul. O mapa mostra ainda, próximo à Estação Central, uma pequena ligação entre as linhas Centro e Sul, estabelecida a partir de um conjunto de viadutos sobre a Rua Imperial no bairro de São José, no Recife. Essa ligação foi bastante explorada nas décadas seguintes por trens de subúrbio e de longo percurso partindo e chegando à estação Central. Contudo, não foi possível precisar a data de sua construção, realizada ainda na primeira metade do século XX.

Ao analisar a forma que se desenha o sistema de trens de subúrbio recifense é possível concluir que a unificação das linhas foi um fator importante para sua consolidação, uma vez que possibilitou a interligação das linhas, padronização de bitolas e tarifas, bem como a definição de um ponto de partida único na capital pernambucana, a Estação Central do Recife.

²⁶ O engenheiro Edgard Werneck da *Great Western* foi morto em 1925 por denunciar desfalques na companhia inglesa. Em sua homenagem, a estação de Areias teve seu nome alterado para Edgard Werneck (PINTO, 1949, p. 1818)

A Figura 4 é um cartão-postal do início do século XX que mostra a Estação Central do Recife, importante ponto de embarque no entorno do qual foram se estabelecendo vários estabelecimentos comerciais. A centralização dos trens de passageiros nesta estação a partir da década de 1930 intensificou ainda mais a circulação de pessoas nesta área da cidade, impulsionando as atividades voltadas ao setor de comércio e serviços. Assim, contando com os pátios da Estação Central e de Cinco Pontas, o bairro de São José foi um dos que mais sofreram os impactos das estradas de ferro na área central da cidade.

Figura 4 - Estação Central do Recife no início do século XX



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

É necessário considerar também que a análise da ferrovia não permite entender por si só o surgimento dos trens de subúrbio, mas a pré-existência de empreendimentos industriais, comerciais, núcleos de povoação e a circulação de pessoas e mercadorias geradas a partir destes. Assim, a ferrovia implica em transformações no espaço, ao mesmo tempo em que se adapta para atender as demandas já existentes ou que vão surgindo após sua instalação. Os trens de subúrbio então, por sua maior frequência, vão contribuir para que as localidades com estações ou pontos de embarque menores, possam ter um maior

adensamento urbano. Assim, os trilhos cresceram junto com o Recife que se expandia nas primeiras décadas do século XX.

Dentre outras, é possível citar ainda dentro do Recife as localidades de Boa Viagem, Tejipió e Encruzilhada. Respectivamente contando com estações das linhas Sul, Centro e o antigo trecho Brum – Camaragibe da ferrovia para Limoeiro, essas localidades eram paradas dos trens urbanos do Recife e no início do século XX já despontavam como territórios do Recife com considerável adensamento urbano.

Considerações finais

À medida que os trilhos se expandiram, novos núcleos urbanos foram formados ou se ampliaram no entorno do Recife, favorecendo a consolidação de bairros que hoje fazem parte da divisão territorial da cidade. Além dos bairros, os corredores de transporte que derivam da implantação da ferrovia são permanências que se evidenciam na história da cidade e permitem compreender as variações na sua dinâmica ao longo do tempo.

Relacionada a este aspecto está outra consideração de grande importância e que de uma maneira ou de outra já foi apontada em outros estudos²⁷: é que o sistema de transporte ferroviário que se consolida na primeira metade do século XX oferece as bases para a implantação do trem metropolitano do Recife na década de 1980, o Metrô do Recife (Metrorec). Apesar das grandes modificações técnicas, o traçado das antigas linhas foi seguido, assim como a localização geográfica de muitas das estações implantadas no século XIX e início do XX tais como Ipiranga, Edgard Werneck, Tejipió, Prazeres, dentre outras.

Outras permanências que se evidenciam no meio urbano recifense podem ser compreendidas hoje como parte do patrimônio ferroviário pernambucano, desde as antigas estações Central, do Brum aos elementos de sinalização e trechos ainda existentes, como é o caso do trecho entre Werneck e a Linha Sul, antiga ligação sul que hoje ainda serve como acesso aos Veículos Leves Sobre Trilhos (VLT's) da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) às oficinas localizadas no bairro e Areias.

²⁷ Côrtes (2003) analisou a história da formação da malha do Metrô do Recife a partir do traçado da malha da *Great Western* que serviu de base para a implantação das linhas do trem metropolitano do Recife na década de 1980.

Por fim, estudar a forma como os meios de transporte se organizam na cidade do Recife possibilita uma melhor compreensão da forma como ocorreu a expansão da cidade e sua integração com núcleos urbanos do seu entorno, possibilitando novos entendimentos com relação à história da formação da capital pernambucana e sua região metropolitana, tendo por base os fluxos de pessoas e cargas e como os meios de transporte se desenvolveram para atender essas demandas gerando transformações nos meios urbano e rural.

Referências

BERZIN, Alexandre. **Estação Central do Recife**. Imagem do acervo do Museu da Cidade do Recife. Disponível em: http://especiais.leiaja.com/umpasseioparaguardarnamemoria/fotos/6_foto9.jpg. Acesso em: 31 maio de 2021.

CARPINA (PE). In: **ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. v. 18. p. 87-89. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_18.pdf. Acesso em: 28 maio de 2021.

CÔRTEZ, Eduardo. **Da Great Western ao Metrô do Recife**. Recife: Persona, 2003.

DAVIDSON, James. **Memórias destruídas**. Jaboatão dos Guararapes: Editora do autor, 2012.

EDMUNDSON, William. **A Gretoeste: A História da Rede Ferroviária Great Western of Brazil**. João Pessoa: Ideia, 2016.

ESTAÇÕES ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/boaviagem.htm>. Acesso em: 03 setembro de 2021.

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias e Mobilidade Social no Nordeste (1850 – 1900)**. Campina Grande: EDUFCEG, 2008.

MELO, Josemir Camilo de. **A Primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife – São Francisco Railway**. Recife: CEPE, 2016.

PEDROSA, Tales de Lima. O Papel dos transportes na formação do urbano na cidade do Recife. In: ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de; MACHADO, Maria Rita Ivo de Melo. **O Rural e o Urbano na Região Metropolitana do Recife**. Garanhuns: Editora Universitária da UFRPE, 2014, pp. 138 – 148

PINTO, Estevão. **História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **Expansão e estagnação do transporte ferroviário no Nordeste brasileiro no período (1858 – 1940)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013.

Avenida Beira Mar: O crescimento do bairro de Boa Viagem pelos trilhos da *Tramways*

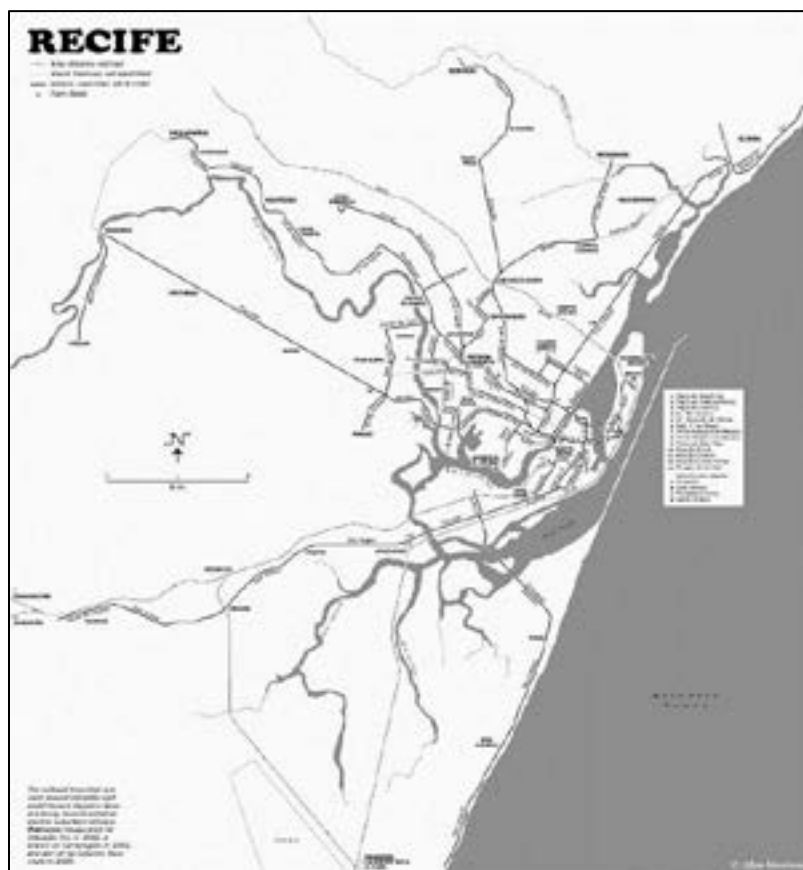
Tales de Lima Pedrosa

Os bondes como vetor de crescimento da cidade do Recife

Os sistemas de transporte atuam, no transcurso do tempo, como vetor de transformação das cidades, encurtando as distâncias físicas do espaço a partir de seu desenvolvimento técnico. Tais sistemas são utilizados tanto no deslocamento de pessoas, quanto no de cargas, de um lugar para o outro e, no contexto do progresso dos países e das sociedades, são uns dos principais elementos garantidores de infraestrutura.

Trazendo para o ambiente citadino, a gênese ou expansão de inúmeros bairros pode ser relacionada à acessibilidade proporcionada pelos sistemas de transporte numa série de modificações nas estruturas internas da cidade, bem como em seus fluxos. No Recife, os barcos que cruzavam os cursos d'água contribuíram com o espraiamento inicial da cidade e, posteriormente, os bondes gozaram dessa função. Primeiramente, ainda seguindo o curso do Capibaribe e posteriormente se ramificando para outros pontos da cidade, como pode ser observado na Figura 1.

Figura 1: Linhas férreas de longa distância, de bondes eletrificados e não eletrificados do Recife, representadas por Allen Morrison



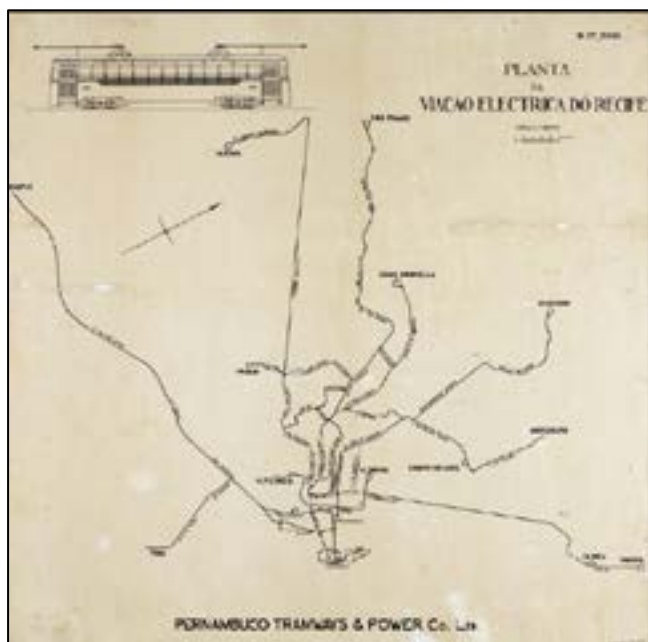
Fonte: Mapa elaborado por Allen Morrison. Disponível em: <www.tramz.com/br/re/re.html>
Acesso em: 10 de abr. 2021.

Entre os anos de 1913 e 1957 vigorou no Recife o sistema de bondes eletrificados, sendo acompanhado pela distribuição de energia elétrica. O serviço foi realizado pela *Pernambuco Tramways & Power Company* ou simplesmente *Tramways*, que substituiu, absorveu e expandiu as linhas de bondes que já operavam na cidade, com veículos movidos a vapor e a tração animal, atividades essas que já eram realizados desde 1867.

Os caminhos estabelecidos pelos bondes tiveram papel essencial na localização dos núcleos de povoamento e, com frequência, se converteram nos eixos organizadores de crescimento das cidades e, a partir desses caminhos,

outras ruas foram traçadas, estabelecendo conexões com outras áreas da cidade (Figura 2).

Figura 2: Planta de viação eléctrica do Recife – Pernambuco Tramways Power Co. Ltd
AUTOR Pernambuco Tramways & Power Co. Ltd..



Fonte: Catálogo do acervo cartográfico do museu da cidade do Recife. Recife, Museu da Cidade do Recife, 2009.

A técnica é apresentada como ponto central deste artigo, mas somente ela não é elemento suficiente para a compreensão das modificações no espaço pois, como afirma Santos “a técnica constitui um elemento de explicação da sociedade, e de cada um de seus lugares geográficos” (Santos, 2013, p. 59), tais técnicas contribuem com a maneira com que percebemos o espaço e o tempo, tendo em vista as sensações proporcionadas pela velocidade e as representações que cada uma das pessoas produz. Mas ainda é preciso somar a essa equação as forças do poder político, econômico e das próprias relações sociais, porque assim, é possível explicar como.

em diferentes lugares, técnicas (ou conjunto de técnicas semelhantes) atribuem resultados diferentes aos seus portadores, segundo combinações que extrapolam o processo direto da produção e permitem pensar num verdadeiro processo político da produção (Santos, 2013, p. 59 - 60).

A dimensão espacial constitui elemento de extrema importância na vida, basta-nos lembrar da moradia, da locomoção, da relação que desenvolvemos com os objetos técnicos no cotidiano urbano e relaciona-los com o funcionamento de nossa produção subjetiva e como a cidade passa a ser pensada e experienciada pelas pessoas a partir dessa dimensão. O reordenamento do espaço urbano e a modificação da vida está refletida na rua, tendo no sistema de transporte grande força de moldar a cidade, onde cada linha de carris de ferro inaugurada levava a população à um novo ponto da cidade, em uma fração de tempo cada vez menor.

Podemos dizer que os trilhos que seguiam para o bairro de Boa Viagem “abriram os caminhos” para a ocupação de uma nova área da cidade e o papel dessa nova linha de bondes foi, sem dúvida, essencial para a povoamento, exploração e valorização de todo território circundante, aproximando aquele afastado balneário do centro da cidade.

Os primeiros relatos sobre o início da ocupação da região de Boa Viagem remontam o século XVII. Segundo Carlos Bezerra Cavalcanti (1998), a partir da doação de um terreno em 06 de junho de 1707 por Baltazar da Costa e Ana de Araújo Costa ao Padre Leandro de Carvalho, que por sua vez decidiu construir uma capela homenageando Nossa Senhora de a Boa Viagem em homenagem aos pescadores que trabalhavam naquela região e assim, dando origem ao nome do bairro. Para além disso, em 1858 foi inaugurada a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco e o seu primeiro trecho, entre o Recife e o Cabo de Santo Agostinho, passava por Boa Viagem. Esse segmento da ferrovia interligava os pátios ferroviários das Cinco Pontas, Afogados e Boa Viagem. O terminal ferroviário ficava longe da orla da praia, percorrendo toda extensão da atual *Linha Sul* do Metrô do Recife (Figura 3).

Figura 3: Mapa do Metrô do Recife, destaque para a Linha Sul (em azul), que corta a zona sul do Recife, passando por Boa Viagem e indo até Jaboatão dos Guararapes.



Disponível em: <https://www.metrorecife.com.br/mapa/> (Acesso: 20/07/2021)

Possuindo cerca de 8 quilômetros de extensão, a orla de Boa Viagem tornou-se com o tempo um espaço de encontros e reencontros, um lugar de memória. Tanto o Pina (que era conhecido como Ilha do Nogueira) e Boa Viagem foram habitados durante muito tempo apenas por pescadores, porém a partir da segunda metade do século XIX, as primeiras casas de veraneio começaram a despontar naquela região. Foi neste período que o banho de mar passou a ser recomendado como um ato medicinal, o que contribuiu com a expansão daquela região tornando o local um disputado balneário, que também foi favorecida pelas medidas higienistas que passaram a ser tomadas naquele momento.

No século XIX consolidou-se um discurso higienista que transformou a praia (e os banhos de mar) um símbolo de status entre as classes mais abastadas. É neste período que o crescimento desordenado das cidades provoca a aparição de epidemias e doenças contagiosas, tendo como principais causas, o aumento populacional e a insalubridade que se verifica nos espaços. Os *miasmas*, como eram chamados, era o grande medo daquele momento e para conter essas doenças, médicos higienistas solicitavam a reorganização do espaço urbano, medidas que visassem a melhoria do saneamento básico, para assim, acabar com a insalubridade dos espaços.

O mar passa então a ter papel fundamental nessas medidas de salubridade pública e os banhos e o vento que circula é diagnosticado como um excelente tratamento, onde

Os médicos diagnosticavam os males sociais advindos do século XIX, tais quais a ansiedade, histeria, as desordens hormonais e os problemas de nervos, como condições culminantes para levarem os corpos atormentados e sem vigor para as virtudes salubres do mar (Anjos, 2019, p.21).

Esses banhos eram tomados nos rios da cidade, mas as águas começaram a sofrer com as sujeiras que eram despejados pelos engenhos, que se encontravam em suas margens.

Nesse período havia na cidade uma elevada crise habitacional, que atingia os grupos que migraram para a capital, promovendo o surgimento de cortiços e mocambos na região central do Recife. Desta forma, justificava-se a necessidade de expansão da cidade “em direção ao mar, o lugar de amenidades” (Moreira & Saraiva, 2020, p. 22), criticando a ideia de cidade tradicional portuguesa repleta de vielas, sujas e estreitas, impedindo a penetração do ar.

No início do século XX a cidade passou por algumas mudanças que estavam relacionadas aos aspectos sanitários e com isso, diversos casarões no centro do Recife foram demolidos a fim de dar lugar as propostas de modernização da cidade, afetando principalmente as famílias mais carentes. A ideia de cidade moderna clamava por uma uniformidade estética e condições favoráveis de saúde e Boa Viagem surge como alternativa pois, além dos banhos de mar, aquela era uma área privilegiada pelos ventos marinhos e baixa densidade populacional oferecendo melhores condições de moradia, tendo em vista a falta de espaço e o desordenamento da região central.

Buscando executar melhorias no quesito de higiene e limpeza da cidade, o engenheiro sanitariano Saturnino de Brito, esteve no Recife entre os anos de 1910 a 1917, atuando como o responsável pela grande obra sanitária da capital pernambucana até então, instalando uma extensa rede de esgoto e água encanada. As preocupações com a higiene e saúde pública chegaram ao Brasil na segunda metade do século XIX, porém consolidam-se apenas no início do século XX. O Plano proposto por Saturnino de Brito buscava associar o saneamento das áreas existentes a um esquema de expansão urbana, visto que a espontânea trama antiga não se mostrava suficiente para atender as demandas modernas, dentro desse plano estava previsto o “alargamento de vias, pavimentação e novos traçados, aterro e aproveitamento de áreas inundáveis, criação de bosques e construção de articulações viárias” (Burguer, 2008, p. 94).

O governo realizado por Sergio Loreto (1922 – 1926) deu continuidade as propostas designadas no projeto de Brito, onde as intervenções foram estabelecidas através de obras que buscavam expandir a área urbana alcançando as regiões periféricas mais afastadas do núcleo “original” da cidade. Entre essas estava a abertura da Avenida Beira-Mar (atual Boa Viagem). Foi no século XX, a região litorânea de Boa Viagem passou a ser mais frequentada e, conseqüentemente, a reivindicação por melhores acessos ao local também crescia, incluindo a solicitação para a implementação de uma linha de bondes que atendesse aquela localidade.

O território passou então a ser mais frequentado, sendo possível encontrar informações sobre esse momento no Diário de Pernambuco, como o anúncio direcionado aos “capitalistas” sobre a venda de terrenos na “pitoresca e elegante estação balnearia de Boa Viagem” (Diário de Pernambuco, 25/03/1920), isso mostra que a cidade é um fenômeno dinâmico e em constante processo de transformação, que vai se expandindo, tendo em vista a especulação das atividades econômicas e condições oferecidas por cada lugar, como afirma Ana Fani “a cidade se estrutura e a paisagem ganha sua configuração a partir do embate entre o que é bom para o capital e o que é bom para a sociedade” (Carlos, p. 71, 2007).

O começo das obras foi em fevereiro de 1924, iniciando com os a drenagem da área do leito do Rio Jordão, principal agente dos alagamentos daquela região. A tarefa ficou sob a responsabilidade do “Serviço de Profilaxia Rural, então sob os auspícios do Departamento de Assistência e Saúde, comandado por Amaury de Medeiros, o qual empreendeu parte do enxugamento da planície, por meio da criação de canais” (Moreira & Saraiva, 2020, p.19).

Poucos anos depois, em outubro de 1924, foram inauguradas as avenidas Saturnino de Brito e Ligação (atual Herculano Bandeira). Na solenidade, noticiada pelo Diário de Pernambuco (21/10/1924), o governador do estado, Sergio Loreto, acompanhado de empresários e políticos seguiram em um bonde especial que partiu da Praça do Rio Branco até o Pina, em uma viagem que durou aproximadamente uma hora. O deslocamento inaugurou os serviços de transporte da Pernambuco *Tramways* até aquela região, as avenidas inauguradas serviriam de conexão com a avenida Beira Mar, que ainda estava em construção.

O Diário de Pernambuco do dia 21 de outubro de 1924 ainda noticiou que a ponte do Pina havia recebido uma nova camada asfáltica e, na época, era a mais extensa da capital (715 metros de comprimento). A Ponte já havia recebido os trilhos da *Tramways*, que possuíam uma certa elevação em relação as faixas de rolamento. A nova camada de asfalto aplicada permitiu o nivelamento de toda a pista, facilitando o tráfego de outros veículos nos dois sentidos da pista. Do Pina, a comitiva seguiu em automóveis até Boa Viagem para contemplar as obras da avenida Beira Mar.

Muitas das informações utilizadas aqui foram retiradas da “Revista de Pernambuco”, uma publicação que trazia diversas informações sobre as transformações que o Recife e o estado de Pernambuco estavam passando ao longo da década de 1920. Os aspectos cotidianos e a reestruturação física da cidade, elevando-a a um patamar de “cidade moderna” eram largamente explorados, é importante destacar que a revista de Pernambuco era editada pela “Repartição de Publicações Oficiais do Estado de Pernambuco”, tendo o próprio governador Sérgio Loreto como seu redator chefe. A partir dessas informações, é notável que se tratava muito mais do que uma ferramenta informativa, mas como um veículo de propaganda das realizações do governo estadual. Ou seja, o Estado não é um agente neutro, estando sempre a serviço de algum grupo na produção do espaço, criando símbolos que agregam valor, planos urbanísticos ou valorizando áreas para a especulação.

A avenida Beira-Mar era apresentada na mídia como uma grande empreitada que abriria novos horizontes ao combate dos problemas de construção urbana no Recife. Atrelado a esse melhoramento estava a linha de bondes para o bairro, que seria decisiva “para o rápido desenvolvimento urbano da avenida”, proporcionando um transporte cômodo e fácil para as diversas pessoas que para lá seguiam e saíam diariamente, seja por necessidade ou por divertimento. A reportagem tece elogios a administração estadual por ter transformado a “sugestiva e pitoresca praia de Boa Viagem em uma estação balneária de primeira

ordem” (Diário de Pernambuco, 21/10/1924, p.8). A cobertura jornalística finalizava noticiando os benefícios que a linha para Boa Viagem iria trazer para o desenvolvimento e ampliação da moradia daquela região.

O Diário de Pernambuco do dia 04 de outubro de 1925 apresentou um texto sobre o “rápido progresso” no Pina e as modificações que lá ocorreram, tendo os carros da *Tramways* sido apontados como um dos motivos para esse fato. O autor do texto afirmava que antes da existência do bonde para aquela região, era necessário caminhar desde o Cabanga até lá, em média 1,5 km de distância e após a implementação o Pina passou a adquirir celebridade, cassinos apareceram, o banho de mar ficou mais disputado e com isso o pitoresco foi morrendo e o cimento armado começando a tomar conta do espaço.

Um ano após a inauguração dos melhoramentos do Pina, Boa Viagem foi contemplada com o fim das obras e mais uma vez, Sergio Loreto sai em comitiva rumo a inauguração da nova linha de bondes. Desta vez, foram 4 bondes especiais que saíram da Praça da República e, de acordo com o Diário de Pernambuco do dia 20/10/1925, no percurso entre o Pina e Boa Viagem era possível encontrar “evidentes sinais de alegria da população” (p. 4). Em discurso para os presentes na solenidade, o superintendente da *Tramways*, Arthur Smith, ressaltou que por contrato a empresa só precisaria entregar aquela sessão no ano de 1931, porém, o governo do estado fez de tudo para adiantar o serviço naquela localidade a fim de “atender as reclamações da população veranista”. Segundo Loreto “o estado só teria a lucrar com os melhoramentos projetados em Boa Viagem, já agora convertida numa estação balneária a altura do progresso pernambucano” (Diário de Pernambuco do dia 20/10/1925), ainda complementou que a nova linha de bonde teria diversos beneficiários, principalmente as classes menos favorecidas.

Após a solenidade de inauguração, o serviço foi liberado para o público em geral as 18 horas do mesmo dia, gerando grande aglomeração por todo o percurso. Ainda segundo a reportagem, a avenida estava a uma distância de 5km do Pina, sendo bastante larga e com linhas duplas de bondes por toda sua extensão, tendo ainda bastante espaço para o tráfego de automóveis e carros, com uma arborização em gameleiras que já havia sido iniciada.

Avenida Beira Mar apresentava postes em formato de “T” (Figura 4) que sustentavam a linha de energização dos bondinhos e a iluminação pública, os passageiros saltavam do bonde no meio da rua, o que na época não apresentava grande perigo, tendo em vista que a circulação de automóveis era pequena

Figura 4: Linha elétrica de Boa Viagem, 1939



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

O memorialista recifense Rostand Paraíso relata a facilidade que o bonde passou a oferecer para se chegar lá,

Tomávamos o bonde que, após atravessar a Ponte do Pina antiga, nos deixava em plena avenida, à beira mar. Ali a mão era dupla, os bondes indo até o circular e dali voltando, os trilhos sendo separados pelos refúgios centrais cuja principal finalidade parecia ser a de abrigar os postes que, em forma de “T”, sustentavam as luminárias e, também, a rede de energização dos bondes (Paraíso, 1993, p. 151).

Segundo Diniz e Saraiva (2020) com a conclusão da obra a ocupação foi, de certa maneira, rápida com a construção de palacetes e chalés, porém em poucos lotes ao longo da Avenida Beira-Mar. O motivo pela agilidade nos serviços seria uma espécie de “culminância” para o mandato de Loreto, então tudo deveria estar pronto antes do fim do mandato. Os meios de comunicação também vislumbravam a nova orla de Boa Viagem (Figura 5).

Figura 5: Capa da Revista de Pernambuco de janeiro de 1925, retratando a futura orla do bairro de Boa Viagem.



Fonte: Revista de Pernambuco, Domínio Público (Acesso: 13/03/2021)

Dois anos após a inauguração da Avenida Beira Mar o Diário da Manhã apresenta uma reportagem a qual sua temática ainda é muito comum no Recife da atualidade, expondo os problemas com o calçamento daquela região (Figura 6). O texto reincidentia sua denúncia feita em edições anteriores do periódico acerca dos problemas na pavimentação daquela área, incluindo dessa vez uma fotografia evidenciando o desgaste do asfalto. Segundo o redator as páginas daquele jornal “não comportariam os aspectos de ruína que ameaça tornar a Avenida Boa Viagem intransitável ao intenso tráfego de automóveis que se observa, presentemente, com a estação balneária no auge” (Diário da Manhã, 27/11/1927). O desgaste vai de um lado ao outro, com trechos completamente esburacados.

Figura 6: Calçamento desgastado da avenida Beira Mar



Fonte: Diário da Manhã, 27/11/1927 (Disponível em:

<http://www.acervocepe.com.br/acervo/colecao-do-jornal-diario-da-manha--1927-1985--1>)

Para além da estruturação física realizada pelo governo do estado naquela região a Lei nº 1756 de 5 de janeiro de 1925, determinava que os imóveis poderiam ser construídos, até 1930, isentos de impostos o que incentivou a ocupação do bairro, dando início também a verticalização da região. Tal estímulo por parte do Estado possibilitou uma contínua e progressiva promoção urbana daquela área, pois o espaço urbano sempre foi cenários das intervenções estatais, onde as “políticas públicas” atuam reorganizando o espaço para atender essencialmente os interesses políticos e econômicos, promovendo um “progresso capitalista” em nome da modernidade.

A partir daí, é possível notar a sucessiva transformação daquele espaço por meio do estabelecimento de diversas edificações, num processo de aburguesamento da cidade, impondo uma redefinição do solo urbano e de sua ocupação pelos indivíduos, saíram os pescadores e chegaram as classes medias e altas. Em 1940 foi realizada a construção da ponte Agamenon Magalhães, em substituição da ponte do Pina, permitindo uma nova ligação entre o centro e Boa Viagem. Surgiram ainda edificações como a “Casa Navio” (Figura 7) em 1940,

construída pelo empresário Ademar da Costa Carvalho e que possuía uma arquitetura baseada nas estruturas de um navio. Foi durante anos um grande cartão postal para a cidade, sendo demolida no ano de 1981, para dar lugar a um edifício.

Figura 7: Casa Navio na Orla de Boa Viagem



Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco – Ministério da Educação – Brasil

Na década de 1940 já era possível perceber o “aburguesamento” do bairro por meio do desmantelamento do serviço de transporte público. A coluna *Cousas da Cidade* do dia 3 de janeiro apresentou uma reclamação dos moradores do bairro de Boa Viagem sobre o bonde *mixto* (sic) que seguia para aquele bairro e que deveria ser eliminado. Segundo os moradores a “Tramways tem a obrigação de manter bonds (sic) reboques para o Pina e não forçar os moradores de Bôa (sic) Viagem a supportarem (sic) um bond mixto (sic), que os obriga a viajar nas condições mais lamentáveis.” (Diário de Pernambuco 03/01/1940). O bonde “mixto” era aquele responsável pelo transporte de bagagens e cargas, mas também transportavam passageiros. A reportagem conclui afirmando que a ocupação do bairro estava demorando pelo fato de estar sendo mal servido pelo sistema de transporte.

Na década de 1950 o bairro passa por mais uma nova etapa de desenvolvimento através da construção dos primeiros edifícios “arranha-céus”, o Acaiaca, o Califórnia e o emblemático Holiday. Em 1951 mais uma legislação é outorgada favorecendo as atividades imobiliárias, a Lei Nº 1372 concedia a isenção de impostos para a construção de hotéis em Boa Vigem. A isenção se estendia para o pagamento de todos os impostos e taxas municipais, pelo prazo de quinze anos, que viessem a incidir sobre os estabelecimentos, a edificação deveria ter no mínimo 6 andares e precisaria ser construído até 31 de dezembro de 1954. E foi no ano de 1954 que o Hotel Boa Viagem foi inaugurado, sendo realizada ainda a reconstrução da pavimentação e da iluminação pública daquela área. Foi dado início o processo de verticalização em Boa Viagem, hoje o bairro mais verticalizado do Recife (Figura 8).

Figura 8: Bairro de Boa Viagem visto do Bairro do Ibura. É possível observar o Shopping Recife e a verticalização da área.



Fonte: Acervo Pessoal do autor, 2018

No ano de 1950 também são retirados os bondes, sobretudo os de segunda classe para as regiões do Pina e Boa Viagem, que eram usados pela população mais pobre “para conduzir os seus embrulhos, as suas trouxas, os seus balaios de

frutas. Os operários levavam também “suas ferramentas e alguma peça mais volumosa” (Diário de Pernambuco, 23/02/1950). A partir desse momento a região não passava mais a contar com os serviços dos bondes, dificultando o acesso aos moradores mais pobres, visto que a passagem dos ônibus era mais cara, bem como não aceitavam transportar objetos volumosos. A notícia salienta que a linha de bonde para aquela região foi cortada pela *Tramways* em 1937, colocando os ônibus no lugar e não havendo concorrência de transporte na linha, cobrava preços abusivos, em seguida o serviço foi reestabelecido, porém os ônibus continuaram a trafegar junto aos carris elétricos.

A pavimentação da avenida era clamada nos jornais para que fosse entregue ao “respeitável público que paga imposto para a ter bem calçada, na plena acomodação” (Diário de Pernambuco, 16/01/1960), onde o pavimento deveria ser adequado as condições dos novos carros que por ali trafegavam. A pavimentação era tida como um importante melhoramento, visto que o bairro já se apresentava como uma importante área turística da cidade, onde a abertura da “avenida pelo governo Sérgio Loreto, acorreu o povo às praias: ganhou o Pina, Boa Viagem, Piedade, Candeias, Barra de Jangada. Hoje, dificilmente poderíamos imaginar o Recife sem as suas praias” (Diário de Pernambuco, 16/01/1960).

Nesta época a prefeitura do Recife estava bastante empenhada na realização do calçamento de toda a cidade, eram os anos do nacional desenvolvimentismo, Brasília havia sido inaugurado a pouco tempo e o prefeito da cidade, Miguel Arraes realizou naquele ano de 1960 mais de 150.000 km² de pavimentação na cidade, segundo o Diário de Pernambuco de 18 de dezembro de 1960, incluindo 3,5 quilômetros entre o Pina e o 2º Jardim de Boa Viagem, sendo completa no ano de 1961.

Em 1970 a especulação imobiliária cresceu e vários hotéis foram construídos, até que em 1980 é iniciada a construção do *Shopping Center Recife*, o primeiro centro de compras de grande porte da cidade, proporcionando uma série de modificações do ponto de vista socioespacial, elevando ainda mais a valorização do metro quadrado daquela área, alimentando ainda a construção de novos prédios e viabilizando outros estabelecimentos de comércio e serviços no entorno. Sendo hoje o bairro mais populoso do Recife, com 122.922 habitantes (IBGE, 2010), muito diferente do que aponta Bezerra Cavalcanti (2006), onde em 1906 o bairro possuía aproximadamente 60 casas.

Com isso, é possível conceber o bonde elétrico como fator importante para a transformação do espaço na Zona Sul da cidade. Com a eletrificação do

sistema e a posterior ampliação dos trilhos para a área o transporte público ganhou em rapidez, regularidade e capacidade, tornando-se também um instrumento de extensão urbana, deixando as suas marcas na morfologia da cidade. A partir da inserção desse melhoramento técnico a Avenida Beira Mar tornou-se um eixo estruturador de todo o bairro de Boa Viagem, apresentando uma multiplicidade de usos: residencial, comercial, serviços e lazer. Até a década de 1940 era dito que “ninguém residia permanentemente em Boa Viagem que era considerada muito distante para moradia” (Cavalcanti, 1998, p. 317), mas então, uma área que era anexa ao Recife, se tornou um dos principais bairros da cidade.

A região era dotada de serviços de transporte público, mas foi o automóvel que redimensionou a noção de distância daquele período. Mesmo sendo um bairro construído distante do núcleo original da cidade (o que inicialmente proporcionou vários questionamentos), o aumento na utilização de veículos particulares e com a construção de uma malha viária, possibilitou a expansão da mancha urbana. Além disso, os espaços “vazios” entre os novos subúrbios e a região central estimulou o surgimento de novos bairros.

Nesse sentido, a construção da avenida Boa Viagem atuou na modificação da área vista como “nobre” pela população, onde antigos palacetes dos bairros centrais (Espinheiro, Graças, Madalena, Aflitos, entre outros) deram lugar a clínicas e escritórios, enquanto famílias mais abastadas passaram a ocupar os novos apartamentos erguidos à beira-mar. Além disso, Carlos Bezerra Cavalcanti (1998) aponta as cheias de 1966, 1970 e 1975 do rio Capibaribe um fator que contribuiu para o aumento da demanda imobiliária no Bairro. Essas enchentes atingiram Casa Forte, Santana, Parnamirim, Jaqueira e diversos outros bairros que se encontram na margem do Capibaribe, levando as pessoas para locais mais afastados do rio e de suas recorrentes cheias.

Como afirma Milton Santos “o espaço, considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras, sintetiza, de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, situações que se apresentam na sociedade” (Santos, 1985, p. 22) e, além disso, as cidades são espaços dotados de significação, possuindo uma carga simbólica de sentidos que estão relacionadas ao passado. A partir do momento em que possibilidades de locomoção são oferecidas, uma série de modificações são realizadas no entorno de suas estruturas e nas relações de “sociabilidades”, tendo essa rede de caminhos papel fundamental para a colonização, exploração e valorização do território circundante.

Referências

ANJOS, Bianca Cruz dos. **A Casa de Banhos dos Arrecifes: sociabilidades e difusão do higienismo em Recife (1880-1924)**. 2019. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2019.

BURGER, Juliana Bandeira de Arruda. **A paisagem nos planos de saneamento de Saturnino de Brito: entre Santos e Recife (1905-1917)**. 2008. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2007.

CAVALCANTI, Carlos Bezerra. **O Recife e seus bairros**. Câmara Municipal do Recife, 1998.

CAVALCANTI, Carlos Bezerra. **O Recife: pontos de encontro**. Editora do autor, 1999.

CARDOSO, André Luiz Rocha. **Trens de subúrbio nas rotas de exportação: uma dinâmica urbana para as ferrovias pernambucanas de longa distância (1858–1900)**. 2018. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2018.

DA SILVA, Cleiton Ferreira. Intervenção urbana e uso do solo na Zona Sul do Recife: análise sobre as transformações urbanas dos bairros do Pina e Boa Viagem. **Caderno de Geografia**, v. 26, n. 45, p. 55-78, 2016.

PARAÍSO, Rostand. **Antes que o tempo apague: crônica do anos 40 e 50**. Recife: Editora Comunicarte, 1996.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico-Informacional**. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

Recife (PE). Lei municipal 1372/2012. Concede isenção de impostos para construção de hotel em Boa Viagem. Recife: Prefeitura do Recife, 2012. Disponível em <https://leismunicipais.com.br/a/pe/t/recife/lei-ordinaria/1951/137/1372/lei-ordinaria-n-1372-1951-concede-isencao-de-impostos-para-construcao-de-hotel-em-boa-viagem>. Acesso em 20 de maio de 2020.

As diversas faces de um subúrbio: o bairro da Várzea no século XX

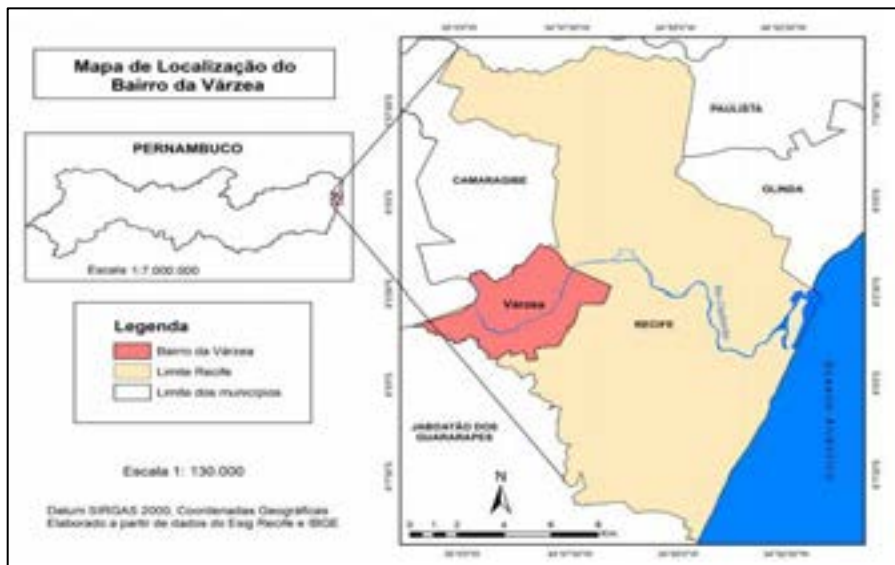
Camilla Aryana da Silva Monte

A Dinâmica Atual do Bairro da Várzea

A cidade do Recife é composta por 94 bairros, aglomerados em seis Regiões Políticas Administrativas (RPA). O bairro da Várzea é integrante da RPA 4, juntamente com os bairros, Cordeiro, Ilha do Retiro, Iputinga, Madalena, Prado, Torre, Zumbi, Engenho do Meio, Torrões, Caxangá e Cidade Universitária.

O bairro da Várzea está localizado a extremo oeste da cidade do Recife, distante aproximadamente 14 quilômetros do centro da cidade e realizando limites com os bairros recifenses: Caxangá, Curado e Iputinga, e com os municípios de Camaragibe, Jaboatão dos Guararapes e São Lourenço da Mata (Figura 1).

Figura 1: Mapa do bairro da Várzea



Elaboração: Autora 2018

Sua área territorial é de aproximadamente 2,2 hectares, sendo o segundo maior bairro da cidade do Recife, sendo o segundo maior bairro em habitantes, com aproximadamente 70 mil habitantes (IBGE, 2010).

O bairro da Várzea tem grandes dimensões e essas, não apenas se resumem a sua dimensão territorial, mas sim, paisagem, dinâmica territorial e história. No bairro há a presença de diversas indústrias de diferentes ramos, como as telhas Brasilit, Tramontina e as empresas do Grupo Cornélio Brennand, ademais o bairro também é conhecido por sua cultura, já que nele encontra-se o Instituto Ricardo Brennand e a Oficina de Cerâmica de Francisco Brennand. Como o bairro é grande nas mais diferentes dimensões, este bairro congrega equipamentos no ramo da educação, como a Universidade Federal de Pernambuco, o Instituto Federal de Pernambuco e a Secretaria de Educação do Estado de Pernambuco, além de escolas nos três níveis, municipais, estaduais e particulares.

O bairro da Várzea é possui diversas paisagens, que revela sua dinâmica histórica e contemporânea. Essas múltiplas facetas da Várzea acabam por trazer à tona diferentes imagens do bairro. O bairro une diferentes paisagens presentes no contexto da cidade, a Várzea tem uma extensa Área de Proteção Ambiental (APA) conhecida como Mata da Várzea que circunda boa parte do bairro (Figura 2), esta característica natural acaba por trazer aspectos do bucólico evidenciados nos escritos de Williams (1990), e tem como principal característica a exaltação de espaços em que se possa entrar em contato com a natureza, exaltando os costumes de vida dos espaços campestres e longe do caótico dos espaços urbanos centrais.

Figura 2: Recorte do bairro da Várzea, com a mata da Várzea ao fundo.



Fonte: Autora, 2019.

O bairro da Várzea pode ser compreendido como um subúrbio da cidade do Recife, onde a distância do centro e a proximidade do campo e da natureza aparenta um espaço de ritmo mais lento e tranquilo, e por isso muitas pessoas buscam esta “tranquilidade” em fuga da dinâmica caótica e veloz dos centros urbanos, seria o que Tuan (1980, p. 260) descreve como “ideal de subúrbio”.

Quando as cidades são vistas como paradigmas cósmicos ou centros de civilidade e liberdade, viver longe delas – nos subúrbios – é estar fora dos limites, é estar em uma zona intermediária onde os homens não podem alcançar a sua plena humanidade. Por outro lado, quando as cidades são descritas como abominações, “astros de inquietude”, os subúrbios adquirem um brilho romântico, quando não sagrado. Tuan, 1980, p. 261

Observa-se também no bairro da Várzea a presença de residências de pequeno porte originando comunidades e aglomerados subnormais, com a presença de ruas estreitas, “becos” (Figura 3) e residências localizadas em áreas de riscos ou propensas a alagamentos.

Figura 3: Becos do bairro da Várzea.



Fonte: Autora, 2019.

É este processo em que o subúrbio do passado perde o seu espaço e a sua caracterização para torna-se a periferia da atualidade. O subúrbio se aproxima mais do rural enquanto a periferia se aproxima mais do caos e da urbanização caótica dos espaços urbanos. A periferia da atualidade é o subúrbio de poucos anos atrás que acabou sendo invadido pela expansão da mancha urbana do centro da cidade, dessa forma, compreende-se que o subúrbio do passado é a periferia da atualidade.

Este artigo tem como objetivo compreender os processos, agentes e fatores que resultaram no processo de urbanização do bairro da Várzea durante o Século XX, que transformaram o bairro antes canavieiro e que passa a ter uma das maiores populações da cidade do Recife, buscando revelar os processos para uma análise de suas transformações e crescimento urbano.

A Várzea no contexto da ocupação do Recife

A cidade do Recife localizada na então capitania de Pernambuco, teve sua ocupação e posterior crescimento e desenvolvimento, a partir da força das águas, a água salobra do mar próxima em seu porto e a água doce dos rios onde foram instalados os primeiros engenhos do açúcar. Dessa forma, observa-se o crescimento da cidade do Recife a partir de duas vertentes, do porto em direção aos engenhos e dos engenhos em direção ao porto, ou seja, do centro para a periferia como da periferia para o centro. Castro (1948) afirma que o Recife surgiu para o serviço imediato do porto, mas esse só terá um real significado a partir da prosperidade da região açucareira, sendo esta região “o fator fundamental de propulsão e evolução da Cidade do Recife” (Castro, 1948, p.132)

Sempre a presença da água, sempre o mar ou os rios – principalmente os rios – dirigindo a sua localização, a sua evolução e a sua direção, enfim, a sua colonização urbana da paisagem. Não é, pois, exagero afirmar-se, como já fizemos uma vez, que “da mesma forma que o Egito é um do Nilo que lhe deu terra, economia e religião, também, o Recife é um dos seus rios. Das águas dos seus rios, encontrando as águas do mar”.

Com a Várzea não foi diferente, a presença da água foi o fator determinante para a constituição até de seu nome, já que o termo *várzea* tem como definição por Guerra (1993, p. 433) “terrenos baixos e mais ou menos planos que se encontram junto às margens dos rios.”

A Várzea surge a partir do desenvolvimento dos engenhos próximos ao Rio Capibaribe, em meados do século XVII, pois, a água era o fator primordial para o plantio da cana-de-açúcar e produção do açúcar, ademais, o rio se configurava como principal via de transporte dessas mercadorias, levadas por barcos, em direção ao porto da cidade.

Em 1630 o marquês de Bastos, nas suas “Memórias Diárias” refere-se aos 16 moinhos ou engenhos de açúcar que se derramavam pela extensa várzea do Capibaribe, ao longo do território torneado pelo rio. Esses engenhos foram aos poucos cimentando e desenvolvendo prósperos povoados, habitados por moradores – aderentes ou convergentes – dos donos das fabricas de açúcar. (Guerra, 1959 p. 255).

É importante evidenciar que a região da várzea do Capibaribe se difere do bairro/freguesia da Várzea, estando essa última inserida na primeira e sendo a

várzea do Capibaribe o conjunto de várias freguesias. Diferentes engenhos se instalaram na então freguesia da Várzea, sendo o primeiro que irá surgir será o Santo Antônio, próximo onde se encontra atualmente a Igreja de Nossa Senhora do Rosário (Figura 4), sendo a partir deste espaço que o arrabalde da Várzea irá se expandir, pois o engenho era a base para o estabelecimento das vilas e povoações do período, onde a partir deste eram formados caminhos irregulares de povoação. Para que se tenha um pouco da dimensão da freguesia da Várzea, Silva Sobrinho (2012) afirma que em 1776 na freguesia viviam 482 famílias e 2.998 habitantes.

Figura 4: Igreja Matriz de Nossa Senhora do Rosário da Várzea: local onde há o surgimento do bairro da Várzea.



Foto: Autora, 2018.

A freguesia da Várzea também será ocupada por meio das casas de veraneio que tinham as suas portas localizadas de frente para o rio, já que era por este que se chegava as residências, essas eram visitadas principalmente durante o período das férias visando um contato com mais próximo com a natureza e a cura para doenças já que as águas do rio Capibaribe eram consideradas milagrosas (Silva Sobrinho, 2012).

Entre a fase em que foram engenhos e a atual, essas áreas viveram seu longo período de urbanização gradativa, fazendo-se sentir a influência de fatores viários (indústrias, serviços públicos) responsáveis pelo aceleração, retardamento e aspectos que ia tomando cada uma. As extensas explorações dos engenhos foram substituídas por chácaras ou sítios semiurbanos cujas casas nobres e sombreadas se voltavam pitorescamente para o rio, importante via de circulação. (Melo, 2012, p. 40)

O povoamento do bairro da Várzea inicia-se a partir dos engenhos e de suas redondezas, já que o núcleo de povoamento terá como fator de grande importância o engenho do açúcar.

Dr. Francisco do Rego Barros Lacerda era o dono do Engenho São Francisco da Várzea e nesta sua propriedade, já nas primeiras décadas da segunda metade do século XIX, dominava mão de obra não servil, embora ainda mantivesse 16 cativos. Na capela deste engenho, construiu uma escola para os filhos dos operários, escravos e agregados. (Silva Sobrinho, 2012, p. 08)

É possível entender que para o crescimento do bairro da Várzea dois fatores foram preponderantes, a água e o açúcar, e a partir desses dois o bairro ganhou novas dimensões, como quando ocorre a criação da Usina de Açúcar a partir da junção de três engenhos: o São João da Várzea, do Engenho São Cosme e do Engenho São Francisco permanecendo no local até 1945, e são nessas mesmas terras que encontram-se atualmente a Usina de Francisco Brennand, o Instituto Ricardo Brennand e as Indústrias do Grupo Cornélio Brennand.

O bairro da Várzea foi a primeira freguesia a ser elevada à categoria de “urbana”, entretanto, o seu crescimento não teve a mesma velocidade até Século XX, estudos de Castro (1945) mostram que durante o Século XIX o bairro cresceu, mas que se encontrava distante da cidade, não havia uma conexão entre o bairro e o núcleo urbano do Recife, o seu crescimento só irá ocorrer realmente a partir do Século XX por diferentes fatores e agentes da produção do espaço.

O engenho virou bairro

No período em que era uma freguesia, o bairro da Várzea era conhecido como o subúrbio da Várzea, onde era possível estar próximo a natureza por meio do contato direto com o verde que rodeava o local, além disto, no período, o bairro tinha uma baixa iluminação, sendo utilizado o candeeiro ou a lua para iluminar as residências e as ruas.

Os subúrbios, localizados distantes dos grandes centros urbanos e consequentemente, núcleo da economia local, tinham como característica primordial a presença constante do verde e o isolamento característico de sua posição geográfica. (Monte, p. 43, 2020)

No início do século XX e com os avanços dos meios de transportes e o desejo de modernidade no Recife (Albuquerque e Pedrosa, 2020), chegará o bonde à Várzea, realizando o trajeto do bairro da Várzea em direção ao centro da cidade. A presença do bonde será um dos grandes fatores para o seu crescimento, visto posto, da facilidade do trajeto entre o centro da cidade e a sua residência, no subúrbio. O seu terminal estava localizado onde atualmente encontra-se a Praça Pinto Damásio, a Praça da Várzea.

Em relação ao seu território, a ocupação da cidade do Recife restringiu-se durante anos à ilha do Recife, São José, Santo Antônio e a Boa Vista. Um território que não sofreu grandes transformações, mas que passou por constantes aterros, para se ganhar espaço do mangue. Esse cenário começa a mudar na virada do século XIX para o XX. Neste período o Recife se expande e bairros como Poço d'Panela, Madalena, Afogados, Várzea elevam o número de moradores, demandando a instalação de serviços de transporte coletivo e junto as reformas também foram realizadas melhoramentos técnicos dos meios de transporte, naquela época, os bondes. (Albuquerque e Pedrosa, 2020, p. 581),

É possível compreender a importância do bonde para a Várzea quando se analisa as linhas férreas do período e assimila a conexão realizada entre a freguesia e a ao centro da cidade, onde irão acabar por diminuir as distâncias entre o subúrbio e o centro e acabar por trazer um maior fluxo de pessoas para os arrabaldes.

Durante o período estava ocorrendo o desmembramento dos engenhos da Várzea, gerando a criação de pequenos sítios e loteamentos durante o século XX, como pode ser comprovado a partir do trabalho de Alexandre Lucena (2010) onde ele explica o processo de constituição do Campo do Banco uma das comunidades presentes no bairro da Várzea.

Tal desmembramento irá ocorrer com os pequenos engenhos do bairro que viram a diminuição da força do açúcar durante o início do século XX, tornando-se mais lucrativo para os seus donos lotear os engenhos para a posterior venda (Silva Sobrinho, 2012). Os estudos de Castro (1945) evidenciam que essa

transformação do engenho em sítios e chácaras ocorre desde o século XIX a partir do enfraquecimento do açúcar na região.

Silva Sobrinho (2012) explica que a partir da expansão populacional era mais lucrativo lotear e vender as terras dos antigos engenhos do que tentar aumentar a produção nelas, como consequência ocorrerá a diminuição das áreas de plantação do bairro. O autor também relata a criação de um Conjunto Habitacional nas terras do antigo Engenho Do Meio e onde surge o “Parque Residencial do Engenho do Meio da Várzea” em 1947.

A partir do desmembramento dos antigos engenhos no início do século XX uma ocupação por meio de pequenos sítios e chácaras, onde os moradores irão utilizar o terreno disponibilizado para o plantio de diferentes espécies de plantas e frutas para o consumo. Observa-se que mesmo com o crescimento populacional do bairro este carrega consigo ainda aspectos que nos remetem ao espaço rural, como as poucas habitações construídas e a presença constante do verde e da agricultura, evidenciando que o processo de urbanização do bairro não ocorreu de forma rápida e homogênea.

Além do desmembramento dos antigos engenhos na Várzea, ocorrerá a construção da Fábrica de Fiação e Tecidos da Várzea (onde atualmente encontra-se a Secretaria de Educação de Pernambuco) a primeira indústria instalada no bairro da Várzea que não visava a fabricação do açúcar, essa acabou por ter uma grande importância para o crescimento bairro, sendo construída ainda no século XIX, a fábrica teve como primeiro dono Joaquim Octaviano de Almeida e Arthur Gomes de Mattos Sobrinho (Silva Sobrinho, 2012).

A mencionada fábrica tinha uma grande importância não somente para o bairro, como os arredores, já que esta era uma grande possibilidade para a busca de emprego na região, já que as fábricas de açúcar que ainda existiam no período não contavam com uma estabilidade.

Na Várzea, a opção de emprego mais estável era a Fábrica de Malhas. As fábricas de açúcar ofereciam, para a maioria, ocupação temporária. Muita gente vivia de biscaites, era um luxo ter trabalho fixo. Ser funcionário público era um sonho para uma seleta minoria. Não havia uma luz elétrica. As residências eram iluminadas por candeeiros e as ruas pela luz da lua. Grupos de homens se reuniam as noites. (Silva Sobrinho, p. 40)

Em 1936 a fábrica foi adquirida por Othon Bezerra de Mello e tornou-se Fábrica Anita, em homenagem a sua esposa. Os estudos de Santos (2017) trazem um trecho retirado do *Jornal Diário de Pernambuco* onde evidencia o papel do industrial para a constituição e crescimento da Várzea.

“O Recife, com sua enorme área suburbana, precisa desenvolver o mais possível o seu parque industrial e assim melhor aproveitá-la. Para isso se impõe uma coordenação de esforços de todos os pernambucanos. A esse respeito, vale a pena ver o que Othon Bezerra de Mello está fazendo na Várzea e em Apipucos, para ter a prova do que é capaz o capital bem empregado. Apipucos era uma fábrica em decadência e cheia de mucambos em redor; hoje é um grande centro, que dia a dia se desenvolve.”

Observa-se a partir do fragmento o processo de crescimento do bairro a partir do papel da indústria, trazendo uma nova dinâmica para o então subúrbio da Várzea, Santos (2017) evidencia que Othon Bezerra de Mello ainda tinha um papel fundamental para na questão habitacional, já que construía próximo as suas fábricas vilas residenciais operárias, isto ocorre justamente no período em que o governo tinha o interesse de retirar as moradias populares (mocambos) do centro da cidade.

Além do emprego, ao lado da fábrica foi construído em 1938 a Casa da Criança de Joaquim Octaviano de Almeida (nome do antigo proprietário), que tinha como principal intuito promover a educação aos filhos dos operários da fábrica em regime de semi-internato e funcionando gratuitamente, atualmente funciona no local o Colégio Mazzarello.

Na década de 1960 ocorre a diminuição da produção de fábrica resultando no fechamento da Fábrica Anita e levando para a fila do desemprego muitos operários. Atualmente funciona na antiga fábrica a Secretaria de Educação de Pernambuco, que conta com o seu painel construtivo dos tempos de outrora preservado (Figura 5).

Figura 5: Secretaria de Educação de Pernambuco



Foto: Autora, 2019.

A Universidade Federal de Pernambuco e uma nova dinâmica para a Várzea

A partir da década de 1950 se acentuará o processo de urbanização do bairro, a partir da presença de diferentes equipamentos urbanos, os estudos de Menezes (1993, p.160) afirmam que “na verdade, a tendência a uma maior ocupação da cidade vem se dar desde 1940. Aí se terá uma desordenada expansão urbana, que por vez ocupou indiscriminadamente as áreas planas” justamente o ocorrido no bairro da Várzea, a ocupação nas áreas mais planas próximas ao Rio Capibaribe.

Entretanto, é importante frisar que mesmo durante a mencionada década o bairro da Várzea ainda carregava consigo aspectos rurais dos tempos de outrora.

Na Várzea da segunda metade da década de 1950, poucas ruas eram calçadas, o tráfego de veículos automotores era ínfimo e as cercas de papoulas dividiam a maioria dos quintais. Nosso bairro era muito provinciano, todo mundo conhecia todo mundo e isto nos protegia. (Silva Sobrinho, 2012, p. 258)

Um dos fatores para o crescimento do bairro da Várzea é o Campus Joaquim Amazonas²⁸ da Universidade Federal de Pernambuco, iniciado a sua construção a partir de 1949. A construção do campus no bairro da Várzea ocorreu justamente por sua localização, um dos motivos, era a facilidade de chegar ao local por vias já construídas, além disto, estudos apontam a tendência no período de construção de escolas mais afastadas do centro da cidade, evitando possíveis distrações (Moreira, Cunha e Vieira, 2018).

Apesar de terem sido criados como entidades autônomas, se contrapondo a cidade tradicional e distantes desta, os campi latino-americanos atraíram o crescimento urbano ao seu redor e permaneceram como espaços públicos de qualidade com áreas verdes, mas, muitas vezes, engolfados por uma massa urbana anódina, como também foi o caso do Recife. (Moreira, Cunha e Vieira, p.02, 2019).

A criação do campus Joaquim Amazonas acaba por trazer um fator de crescimento populacional e urbano para o bairro da Várzea, onde além da parcela de estudantes que se farão presentes no bairro da Várzea para realizarem suas atividades acadêmicas, observa-se também o crescimento de residentes do bairro. A Universidade acaba por ser um dos agentes produtores do espaço, que Corrêa (1989) irá enumerar em seus escritos.

Castro (1945) informa que durante a década de 1930 a cidade do Recife tinha o núcleo central e pequenos núcleos localizados mais distantes do núcleo urbano central, sendo a partir da década de 1940 que irá ocorrer o crescimento dos pequenos núcleos mais distantes, quando foram incorporados ao núcleo central (Melo, 1978)

A necessidade de mão-de-obra para a construção da Universidade e a presença de grandes extensões de terra para a ocupação, poderá vir a ser fatores para a ocupação do bairro a partir da segunda metade do século XX, é notável a partir dos estudos de Mello (1978) que durante este período a cidade do Recife teve um grande crescimento populacional.

A ocupação inicial do bairro ocorrerá na área de planície e próxima aos antigos engenhos do bairro e do rio Capibaribe e a partir do século XX inicia-se

²⁸ É importante frisar que a UFPE está localizada onde no passado estavam as terras do Engenho do Meio, não se encontrando propriamente dito nas terras da freguesia da Várzea, entretanto, a Universidade acabou por trazer uma nova dinâmica para o bairro da Várzea a partir de sua construção.

uma ocupação nas áreas mais de encostas e tabuleiros, áreas mais longínquas, sobre isto, Menezes (1993, p.160) expõe: “Na verdade, a tendência a uma maior ocupação da cidade vem se dar desde 1940. Aí se terá uma desordenada expansão urbana, que por sua vez ocupou indiscriminadamente às áreas planas.”

É importante evidenciar que a urbanização do bairro não será motivada apenas por equipamentos urbanos instalados *in loco*, mas também por influência da população residente no local, a exemplo da ocupação por meio de invasão do “Sítio de Seu Vitor” que após ser desocupado durante a década de 1950 foi ocupado pela população por meio de invasão e resultou futuramente na Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) Campo do Banco (Silva Sobrinho, 2012).

Naquela época, a área que hoje abrange o complexo favela e campo do banco, exceto o limite sul que era do Sítio 111, ficou conhecida como Sítio do Seu Vitor. Com a saída dos moradores, o Sítio do Seu Vitor e todos os demais terrenos vizinhos aos poucos foram sendo invadidos. [...] Habitações toscas, sem água ou saneamento básico, foram sendo erigidas as dezenas em torno do campo. (Silva Sobrinho, p. 219, 2012)

Como o bairro não é um organismo inerte, observa-se modificações do espaço a partir de seus usos e necessidades que surgem, além da influência dos agentes urbanos instalados no local, que acabam por agregar e gerar valor ao perímetro urbano que está instalado, bem como ao seu redor, exercendo além de influência, atração e trazendo uma nova dinâmica ao espaço.

Outro fator que irá motivar o crescimento do bairro é referente à política pública habitacional pela Companhia de Habitação do Brasil (COHAB) e financiadas pelo Banco Nacional de Habitação (BNH), onde foram criadas Unidades Residenciais (UR's) em algumas regiões da cidade do Recife na parte plana dos tabuleiros. No bairro da Várzea foi construída a Unidade Residencial 7, popularmente conhecida como UR – 07 e que tem em seu território até os dias atuais os primeiros moradores que chegaram no local em meados do século XX.

A Várzea Hoje: Um caleidoscópio suburbano

No processo de expansão urbana, percebe-se que um dos movimentos que evidenciam isto é a intensa construção de prédios com gabaritos elevados, processo esse chamado de verticalização, que Souza (1994) vai chamar de complexo e onde sugere diferentes caminhos para a investigação, é necessário compreender as singularidades deste processo, para Souza (1994 p. 135), pode-

se conceituar verticalização “a resultante no espaço produzido, de uma estratégia entre múltiplas formas do capital – fundiário, produtivo, imobiliário e financeiro que cria o espaço urbano”

No bairro predominam até os dias atuais residências do padrão horizontal, resultado do processo construtivo e de crescimento do bairro, acabando-o por caracterizá-lo. Entretanto, observa-se atualmente uma mudança desse padrão construtivo com a presença de edifícios com elevado gabarito em quase toda a extensão do bairro, as áreas de exceção são aquelas localizadas nas áreas de elevação topográfica, comprovando desta forma, que a ocupação por edifícios segue o mesmo princípio da ocupação do período após o auge do ciclo do açúcar, as áreas de planície.

Como um movimento presente em toda a extensão da cidade do Recife houve o processo de crescimento da construção de prédios no bairro da Várzea durante o século XX, presente em sua maioria nas áreas próximas a Avenida principal do bairro, a Afonso Olindense. Esses prédios têm como característica o baixo gabarito e do tipo caixão (Figura 6), evidenciando mais uma vez o período que foi construído, já que sua tipologia é presente majoritariamente durante o século XX. Esta modificação do padrão construtivo pode ser a consequência da diminuição do número de espaços para a construção de residências no bairro e regiões próximas, e buscando solucionar essa questão, ocorre a necessidade da construção de prédios.

Figura 6: Prédios de baixo gabarito localizados na principal avenida do bairro.



Foto: Autora, 2019.

Atualmente observa-se o crescimento do bairro e a sua força atrativa por meio dos serviços disponibilizados no espaço atraem os olhares de novos moradores, por meio de investimentos altos no capital imobiliário especulativo com projetos e construções de edifícios de médio e grande porte em diferentes localidades do bairro, trazendo uma nova característica ao bairro: a verticalização.

Para Souza (1994 p. 135), pode-se conceituar verticalização “a resultante no espaço produzido, de uma estratégia entre múltiplas formas do capital – fundiário, produtivo, imobiliário e financeiro que cria o espaço urbano” reunindo dessa forma, diferentes estratégias que visam dinamizar e modernizar um local por meio do processo de construção de empreendimentos verticalizados.

A verticalização faz parte da luta no espaço urbano entre o antigo e o novo, entre o tradicional e o moderno. Ela pode ser apontada como uma das principais causas da dissolução da memória urbana, porém não é a única. (Sahr, 2000 p. 05)

Além do mais, une aos serviços disponibilizados no bairro a presença constante do verde a partir da Mata da Várzea e o seu aspecto bucólico presente até os dias atuais, que tornam fatores atrativos para os futuros moradores que desejam residir no bairro e fazer dele o seu lar. Isto pode ser comprovado a partir do mapeamento entre 2010 e 2019 dos empreendimentos construídos ou em construção no bairro onde foi possível comprovar o aumento dos prédios de tipologia construtiva mais elevada.

Observa-se que os empreendimentos imobiliários carregam em seu nome aspectos que nos remetem a natureza e ao bucolismo, trazendo até em seu nome a beleza e os atrativos do bairro em que está localizado (Figura 7).

Figura 7: Mapeamento dos prédios de gabarito elevado construídos entre 2010 e 2019.



Elaboração: Autora, 2019

Esses novos empreendimentos além do impacto que causam na paisagem a partir de sua construção levantam o questionamento a respeito de qual será o futuro da Várzea, já que a modernização poderá sucumbir as suas características remanescentes do passado açucareiro se tornando um bairro com uma nova paisagem e configuração histórica.

Referências

- ALBUQUERQUE, M.; PEDROSA, T.: Bonde Elétrico e transformações urbanas no Recife. **Temporalidades**: Revista de História. Belo Horizonte, v. 12, n. 3, p. 579-594, set./dez. 2020. Disponível em <https://periodicos.ufmg.br/index.php/temporalidades/article/view/19628/23092>. Acesso em 25 de julho de 2021.
- BARROS, S. A. L. A escala bairro e o conceito de lugar urbano: o caso de Apipucos e Poço da Panela no Recife. **PosFAUUSP**, S. 1, n. 15, p. 56-74, 2004. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/43372>. Acesso em: 22 fev. 2021.
- CASTRO, J. **A cidade do Recife**: Ensaio de Geografia Urbana. São Paulo: Editora Casa do Estudante do Brasil, 1945.
- CORRÊA, R. **O espaço urbano**. São Paulo. Ed. Ática, 1989.
- DUARTE, J. **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889)**: O Primeiro Trem Urbano do Brasil. 2005. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005.
- FOLHA de Pernambuco. Obra em estação de esgoto gera polêmica. **Folha de Pernambuco**, Recife, 30 nov. de 2018 Disponível em <https://www.folhape.com.br/noticias/pernambuco/obra-em-estacao-de-esgoto-gera-polemica/89100/>. Acesso em 07 de maio de 2021.
- GOMES, E. **Recortes de paisagens na cidade do Recife**. Recife: Editora Massangana, 2006.
- GUERRA, A. **Dicionário Geológico – Geomorfológico**. São Paulo: IBGE, 1993.
- INSTITUTO Santa Maria Mazzarello. Disponível em: <https://mazzarellore Recife.com.br/sitenovo/historia/> Acesso em 02 de agosto de 2021
- LUCENA JÚNIOR, Alexandre. **O processo de pesquisa sobre a formação da comunidade Campo do Banco, no bairro da Várzea, através de iconografia e relatos orais dos seus moradores e proximidades**. In: X Encontro Nacional de História Oral, 2010. **Anais [...]** Recife, 2010.
- MELLO, E. Canos do Recife. In: MAIOR, M. S.; SILVA, L. D. (Org.). **O Recife**: quatro séculos de sua paisagem. Recife: Editora Massangana, 1992.
- MELLO, J. Capunga: crônica de um bairro recifense: MAIOR, M. S.; SILVA, L. D. (Org.). **O Recife**: quatro séculos de sua paisagem. Recife: Editora Massangana, 1992.
- MELO, M. **Metropolização e subdesenvolvimento o caso do Recife**. Recife: UFPE, 1978.
- MELO, M. **Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba**: Recife: Cepe, 2012.
- MENEZES, J. **A Ocupação do Recife numa perspectiva histórica**. Série Histórica do Nordeste. V.01. 1993.
- MONTE, C. **Quantos bairros comportam um bairro?** uma análise do bairro da Várzea em Recife – PE. 2020. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2020.

MOREIRA, F. D. ; CUNHA, R. M. C. ; VIEIRA FILHO, L. G. . O Campus da UFPE: desafios e perspectivas. In: 13º Seminário Docomomo_Brasil: Arquitetura Moderna Brasileira. 25 anos do Docomomo_Brasil. **Anais [...]**, Salvador, 2019.

REYNALDO, A.; ALVES, P. **Origem da expansão do Recife**: Divisão do solo e configuração da trama urbana. In: V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. **Anais [...]**, Barcelona, 2013.

SANTOS, E. **A Fábrica de tecidos da Macaxeira e a vila dos operários**: a luta de classes em torno do trabalho e da casa em uma fábrica urbana com vila operária (1930-1960). 2017.472 p. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

SILVA SOBRINHO, M. **Várzea**: Lembranças de um tempo que se foi. Recife: Bagaço, 2012.

XAVIER, T.; LUZ, E. Transformação do espaço urbano através da verticalização no entorno da Universidade Federal de Pernambuco, Bairro da Várzea. In: Encontro Nacional do INCT Observatório das Metrópole - Regimes Urbanos e Governança Metropolitana. **Anais [...]**- Natal, 2017.

Bem cultural e espaço público, contradições e ambiguidades, o caso do Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade

Sérgio Lima Silva

Introdução

O Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade é o local onde no século XVII, foi erguido o Forte do Arraial do Bom Jesus, para conter o avanço holandês em direção ao interior do estado de Pernambuco e que, por este motivo, foi tombado em 1974 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Construído por uma técnica específica: *taipa de pilão*, cuja matéria principal é a areia comprimida, não permitiu a localização de vestígios das suas muralhas e paredes, porém na década de 1980 foi localizado o fosso original que circundava a construção. Também, em que pese o tombamento cujo intuito, em tese, seria a preservação, acontece no local, desde a década de 1960, o maior evento junino da região metropolitana da cidade do Recife. Esse problema foi a principal razão que nos levou a desenvolver a pesquisa: como um bem tombado para ser preservado é utilizado como espaço de eventos de grande porte?

Como consequência desse dilema inicial, procuramos entender como o problema da memória se manifesta nesse trabalho, tendo em vista que a relevância dos fatos históricos inerentes ao local: como a fortificação que ali existia durante a resistência ao avanço holandês no século XVII, bem como as escavações arqueológicas do forte do Arraial do Bom Jesus é quase nula, enquanto a relação de memória com as festividades é presente. A pergunta que fazemos é: os usos e práticas socioespaciais desenvolvidos no local promovem esse afastamento da memória com os fatos históricos ali ocorridos?

Utilizaremos para discussão de memória o paradoxo levantado por Ricouer (2007) entre presença, ausência e anterioridade, para Ricouer a “imagem-recordação está presente no espírito como alguma coisa que já não está lá, mas esteve”.

O caso do Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade se aproxima do que expressa Ricouer, em seu texto - nele, existe a metáfora do sinete na cera: para que houvesse a chancela da importância do que deveria ser comunicado, o sinete, representando aquele que emite a mensagem, marca na cera a sua presença [e assim, marcada, a cera levava a presença de quem não estava]. Essa metáfora, transportada para o problema que encontramos na pesquisa, nos leva a entender as escavações arqueológicas como o sinete que marca a cera do local dos acontecimentos históricos do século XVII. Ora, essa ausência não utiliza a recepção da mensagem que carrega, e, dessa forma, evidencia que esse sinete inicial da origem histórica do local foi substituído, sobreposto, pelos usos e práticas desenvolvidos ali durante o decorrer do tempo. A busca por essa hipótese nos levou a aplicar questionários aos frequentadores do Sítio da Trindade, afinal, é por meio deles que poderemos ou não entender essa distância entre a memória, a história e o próprio esquecimento.

Essa análise, baseada em costumes e usos, não apenas nos impele a descrevê-los, mas também a buscar analisá-los especificamente: um local histórico, tornado espaço de uso público. Como ressalta Burke (2008) “a separação entre aquilo que somos, daquilo que fomos. As memórias de conflitos são também conflitos de memória”. Portanto, o abismo entre o que o local representa e o público que o utiliza, é um exemplo desse conflito citado por Burke e o que buscamos discutir e compreender.

Bem Cultural e Espaço Público

Ao analisarmos os usos e práticas socioespaciais desenvolvidos no Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade, nos deparamos com uma situação bastante peculiar. De um lado, temos um bem cultural tombado utilizado como espaço público, considerando que uma das características de um bem cultural é ser objeto de proteção (Carsalade, 2016, p. 14). Do outro lado, temos as manifestações culturais desenvolvidas no local, notadamente as festas juninas, ressaltando que os folguedos juninos estão submetidos, neste período, ao Processo de Registro como Bem Cultural Nacional, encontra-se no Senado Federal, prestes a ser homologado.²⁹

²⁹ PL 943/2019. Projeto de Lei que reconhece as Festas Juninas como Manifestação Cultural Nacional. Plenário do Senado Federal em 13/03/2020. (Aguardando inclusão em ordem do dia

Também há um ponto pacífico no que diz respeito ao que estabelece como Patrimônio cultural brasileiro a Constituição Federal de 1988 em seu Artigo 216, incisos IV e V:

IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

Parágrafo 1º - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação e de outras formas de acautelamento e preservação.

Parágrafo 2º - Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei.

(Constituição da República Federativa do Brasil, 1988, NP)

Independente do tombamento do Sítio da Trindade ter ocorrido em 1974, a Promulgação da Constituição de 1988 o enquadrado nos Incisos IV e V do Artigo 216. Como podemos constatar, além de um “espaço destinado às manifestações artístico-culturais”, o local também precisa ser considerado como um “conjunto urbano de valor histórico, paisagístico, arqueológico, ecológico e científico.” O Parágrafo Primeiro estende para a comunidade, além do poder público, a responsabilidade de promover formas de acautelamento e proteção.

No entendimento de Carsalade (2016, p. 14), um bem cultural tem como característica ser um bem protegido. O Artigo 216 da Constituição Federal reforça esse entendimento, pois nos parágrafos primeiro e segundo do Inciso V, a contradição ficou demonstrada pela necessidade de preservação do Sítio da Trindade e também da preservação das festas populares que se tornaram uma “tradição inventada”³⁰ no local.

A situação que encontramos no Sítio da Trindade parece, num primeiro momento, contraditória, pois se estamos lidando com um bem cultural, e à proteção a qual está submetido, nos preocupamos quando encontramos durante os festejos juninos, barracas armadas junto às escavações arqueológicas presentes

para votação) Disponível em <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/139812> Acesso em 31/08/2020.

³⁰ HOBBSAWM, Eric. A invenção das tradições. 2006, p. 9.

no Sítio, ora, o sentido de “proteção” e “preservação” não estaria comprometido? Porém entendemos que a Festa Junina como um bem cultural imaterial prestes a ser registrado, deva ser preservada. Estamos lidando, assim, com o bem cultural material preservado, sendo atravessado, pelo seu uso e prática, por um bem cultural imaterial que, também, deve ser preservado.

De bem cultural a espaço público

O aparente conflito constatado entre preservação e uso nos obriga a analisar o Sítio da Trindade como um espaço público. Desde o Decreto Municipal da sua desapropriação em 1952, o Sítio da Trindade já se tornara um *logradouro público*, porém só foi transformado em Parque Público em 1955:

Quando do governo de Pelópidas Silveira, o Sítio Trindade foi desapropriado e transformado em parque público, assim como foram construídos outros parques, praças e jardins; denotando a valorização do elemento verde e dos ambientes públicos. (Pontual, 1999, p. 330)³¹

Cabe registrar que durante a gestão de Pelópidas Silveira, Prefeito eleito em 1955, houve uma priorização de intervenções urbanas para os subúrbios, especialmente os populares. Além da conversão do Sítio da Trindade em parque público, realizou obras em diversos canais, como retificações e revestimentos, construiu pontes e pontilhões, e utilizando o regime de cooperação, pavimentou diversas ruas e avenidas ao dividir os custos com os proprietários dos imóveis, além de aquisição de terrenos para retirar os moradores dos mocambos e investiu em transporte urbano ao criar a Companhia de Transportes Urbanos (Pontual, 1999, p. 330). As intervenções de Pelópidas Silveira, priorizando os subúrbios populares, além das táticas de promover audiências públicas entre governantes e governados, e urbanistas governantes, foi uma marca dessa administração. (Pontual, 1999, p. 331). E foi nessa administração que surgiu o Sítio da Trindade como um parque público, pois naquele momento, não havia a concepção de *espaço público* com a conotação aplicada nos diversos campos de conhecimento atual.

Antes do entendimento do *espaço público* cabe uma breve reflexão sobre o espaço. Dentro do campo da historiografia, é um tema desenvolvido a partir do clássico conceito de Marc Bloch da História como o “estudo do homem no

³¹ Há um equívoco da autora, pois a desapropriação ocorreu em 1952. Decreto 423 de 29 de dezembro de 1952. O Prefeito Pelópidas da Silveira só viria a ser eleito em 1955, três após a desapropriação.

tempo” (Bloch, 1997, p. 55). Mas, em que espaço seria desenvolvido essa História? Para Foucault (1979, p.159) a História “desqualificou o espaço estático e o elevou à categoria de espaço dialético”, por decorrência a interdisciplinaridade permitiu que História recorresse à Geografia, para utilização dos conceitos de espaço, região, a partir de uma concepção geográfica, para nosso estudo, portanto, utilizamos os conceitos de Milton Santos e Ana Carlos, que nos oferecem subsídios para o nosso trabalho. Em Santos encontramos o seguinte entendimento para o espaço:

(...) algo dinâmico e unitário, onde se reúnem materialidade e ação humana. O espaço seria o conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou fabricados, e de sistemas de ações, deliberadas ou não. A cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente. (Santos, 2008, p. 46 *apud* Costa, 2014, p. 66).

Cabe aqui salientar que a palavra “dinâmica” utilizada por Santos, ressalta a importância do tempo “a cada época”, e a sua interferência na modificação de todo o espaço. Para Santos, estamos lidando com algo dinâmico, tanto na sua forma, quanto na sua substância. O conceito de espaço na Geografia é categorizado pela forma, função, processo e estrutura.

Utilizar o conceito de espaço concebido por Milton Santos sem as categorias que o acompanham não nos possibilitaria discutir a problemática do Sítio da Trindade. Dentro da perspectiva da dinâmica espacial, considerando a estrutura e a sua inserção na própria sociedade e suas características, nos obriga a observar a transição institucional entre o ano de 1951 no qual foi solicitado o tombamento do Sítio, e sua consequente urbanização por Pelópidas Silveira em 1955 (Pontual, 1999, p. 330), até a homologação e lançamento no Livro de Tombo Histórico em 1974 durante o regime militar. A dinâmica de aproximação com as comunidades promovidas pelo Prefeito eleito Pelópidas Silveira, durante um governo democrático, foi substituída durante esse hiato temporal de vinte e dois anos, pelo Prefeito Augusto Lucena, nomeado pelo governador com aprovação da Assembleia Legislativa.³² Em seu aspecto de Processo (Santos, 2008), bem como ao analisar o modo como a estrutura se desenvolve, observamos o retrocesso no processo do envolvimento da sociedade nas decisões visto que a Estrutura sofreu a redução do aspecto democrático para o aspecto ditatorial.

³² Constituição da República Federativa do Brasil, 1967, Artigo 16, § 1º, letra a.

A atribuição de logradouro público ao Sítio da Trindade, em 1952, após a desapropriação, e, conseqüentemente, se tornando um espaço público, levando em consideração as noções de *espaço* de Santos, nos leva à seguinte indagação: o que é um espaço público? “[...] a filosofia política, uma das pioneiras a utilizar essa noção, tem na tese de J.Habermas, nos anos de 1960, um marco indiscutível” (Gomes, 2018, p. 115). Por meio de modelos, atitudes e de um conjunto de direitos, Habermas localiza no século XVIII europeu, a construção do “espaço social” burguês, situado entre a sociedade civil e o Estado moderno. Esse “espaço”, portanto, cumpre uma função política.(Gomes, 2018, p. 115). Para Hannah Arendt, o espaço público é o espaço da sociedade, o espaço político e, por conseguinte, é necessariamente um espaço carregado de simbologias, segundo Arendt (*apud* Ortega, 2001, p.227) “o espaço público como espaço entre os homens pode surgir em qualquer lugar, não existindo um *locus privilegiado*”.

Para arquitetos, urbanistas e alguns geógrafos, a noção de espaço público se reduz a qualquer espaço urbano livre e aberto. A noção de público não está associada a alguma configuração social ou histórica. (Gomes, 2018, p. 115). Por outro lado, nem todo espaço urbano livre e aberto é um espaço público, afinal, poderíamos estar falando de uma rua de um condomínio fechado, por exemplo. A noção de público está associada ao uso que lhe é dado e de que maneira esse *uso público* é estabelecido.

No entendimento de Ana Fani Carlos (2011), o espaço é produzido na medida em que são realizadas as condições da existência humana: “A produção do espaço apareceria como imanente à produção social no contexto da constituição da civilização” (Carlos, 2011, p. 17). Para Carlos, o espaço reproduzido, dialeticamente, em sua constituição de esfera individual e coletiva, articula-se entre o espaço privado (casa) e o espaço público (troca). Enquanto o espaço privado representa a necessidade e a subsistência, o espaço público representa a liberdade e a participação.

Nessa perspectiva, podemos afirmar que o espaço público aparece como o lugar da realização concreta da história individual como história coletiva, pela mediação dos lugares da vida (Carlos, 2011, p. 132).

No entanto, Carlos (2011) entende como “arcaica” essa concepção de espaço público por estar atualmente em crise. Para ela, a lógica de produção do espaço foi subvertida pelo capital em favor do valor de troca e do mundo da mercadoria, provocando a expansão da esfera privada, prejudicando, assim, a sociabilidade e a participação. (Carlos, 2011, p. 132).

A propriedade, como fundamento e produto do processo de produção do espaço, sob o capitalismo, delinea a tendência da submissão dos modos de sua apropriação ao mundo da mercadoria; consequentemente, a redução do conteúdo da prática socioespacial à desigualdade de acessos. Esses processos aludem a uma nova ordem espaço-temporal: aquela que diz respeito à produção de um espaço amnésico (construído sem referenciais práticos, por uma sociedade dominada pela realização da acumulação) em relação direta com o tempo efêmero da velocidade (destituído de história). (Carlos, 2014, p. 477)

A lógica do capital que produz esse “espaço amnésico destituído de história”, nos remete para a contradição que apontamos: o Sítio da Trindade como um espaço público que, ao mesmo tempo, reveste-se de patrimônio cultural e, por conseguinte deveria ser protegido, torna-se, portanto, um produto institucional, perdendo sua aura patrimonial. A pesquisa realizada com o público presente ao Sítio nos é bastante representativa disso. O produto festa junina é a memória relacionada ao espaço. O indivíduo interage com o espaço durante o evento junino buscando, além das interações sociais, um retorno ao simbólico representado por manifestações que foram, com o tempo, retomadas na região metropolitana, com novos sentidos e significados (Menezes Neto, 2015, p. 105). Ainda segundo Menezes Neto (2015, p. 105), a quadrilha perdeu espaço nos bailes da elite brasileira e foi paulatinamente absorvida pela coletividade mais ampla do interior do país,” os ideais de modernidade e urbanização impulsionaram o processo migratório campo-cidade, o que trouxe a quadrilha aos centros urbanos” (Menezes Neto, 2015, p. 1)

O espaço público saturado de imagens, signos do urbano e da vida moderna, age como elemento norteador dos comportamentos e definidores dos valores que organizam a troca, hierarquizando os indivíduos através de seu acesso aos lugares da cidade. Aqui a prática sócio-espacial apesar de fundar-se na realidade, dissimula-a. A cidade atual revela que o homem cria as condições que o fazem existir ao mesmo tempo em que cria as condições de vida que se opõem a ela pela redução das possibilidades da apropriação: nas transformações dos usos, no encolhimento das possibilidades da realização da troca como condição da sociabilidade. (Carlos, 2013, p. 25)

Por outro lado, entender a cidade como elemento que coloca o indivíduo entre a dualidade que cria condições para a sua existência e, ao mesmo tempo, cria condições que se opõem a essa existência (Carlos, 2013, p. 25), tornando, dessa forma, o espaço público como elemento que cria essa realidade dissimulada, não o afasta do seu desejo pela festa. Lefebvre (1991) ressalta a

importância de acabar com a separação entre cotidianidade/lazeres e vida cotidiana/festa, essa proposição de Lefebvre se desenvolve no Direito à Paisagem.

O Direito à Paisagem

Criticar alguns modos de uso de um patrimônio cultural transformado em espaço público, a partir da perspectiva institucional, pode nos induzir ao erro de entender que os usos e práticas socioespaciais desenvolvidas nesse espaço são determinadas pela instituição. É necessário analisar a participação dos indivíduos nessas práticas e nesse uso. Encontramos, no caso do Sítio da Trindade, um espaço público de uso diário que tem, em seu calendário, um evento marcante que é a festa junina. Ressaltando que o espaço, sendo público, também é utilizado para outros eventos além do junino, alguns de caráter altruístico, como ações sociais que aproximam a população menos favorecida do entorno do Sítio da Trindade, o que, é verdade, não foge da característica de uma “realidade dissimulada” (Carlos, 2013, p. 25), visto que os serviços oferecidos durante uma *Ação Social*, evento cíclico do espaço, não fazem parte do cotidiano dos moradores como uma gratuidade, ou como uma realidade próxima.

A utilização do espaço nesses eventos sociais de pequeno porte, promovem uma tentativa, embora não deliberada, de aproximação dos moradores do entorno com o Sítio da Trindade. O grande evento do espaço, a festa junina, permite que moradores de outros bairros, e até de outras cidades, como constatamos durante a nossa pesquisa, tenham conhecimento do local e, por conseguinte, confirmem o espaço como um cenário ou uma paisagem que o remete ao ciclo junino que, até bem pouco tempo, estava restrita à área rural (Menezes Neto, 2015, p. 105).

Essa transformação do local durante o evento junino em outro cenário, criando a ideia ao visitante que está, de fato, em um ambiente da área rural do estado, acarreta a alteração na paisagem. Estamos diante de um *Conjunto Paisagístico*, cabe aqui procurar entender essa *paisagem* que se altera por motivo do uso e da prática socioespacial.

É na passagem do século XIX para o XX que a concepção de paisagem passa a ser entendida como um conceito, foi com a formação do campo da geografia nesse mesmo período que ela passa a ocupar uma posição central no debate em ciências humanas em trânsito, sobretudo entre a História, a Geografia e a Antropologia. A obra “A Morfologia da Paisagem” (1925) de Carl O. Sauer, é

considerada o trabalho fundador da geografia cultural, por utilizar o conceito como fundamento do campo da geografia. (Crispim, 2011, p. 2)

Sauer associa o seu conceito de paisagem às formas naturais e culturais em uma determinada área, na qual forma, função e estrutura são elementos centrais (Correa, 2014, p. 41). Para Sauer, a “paisagem cultural era o resultado da ação da cultura, o agente modelador da paisagem natural” (Correa, 2014, p. 41).

Cosgrove (1979) enfatiza a experiência que se pode ter da paisagem, possibilitando a criação de significados. A paisagem não é apenas morfologia, mas insere-se também no mundo dos significados, estando impregnada de simbolismo. (Correa, 2014, p. 41)

Observamos que ambos os autores, Sauer e Cosgrove, mencionam que as ações e obras humanas, transformam a paisagem. Para Sauer, a paisagem natural, após essa ação, transforma-se em paisagem cultural (Correa, 2014, p. 41). Para Cosgrove, a paisagem é um “modo de ver”, caracterizada pela polivocalidade, ou seja, com múltiplas construções de significados (Correa, 2014, p. 42). Porém, o “modo de ver” em Cosgrove, pode nos oferecer uma boa crítica a produção de paisagens da sociedade capitalista segundo ele a sociedade capitalista cria imagens no imaginário coletivo com paisagens representativas de exclusão. (Ribeiro 2007, p.27-28 *apud* Crispim, 2014, p.3)

Para Milton Santos, “A paisagem é um conjunto de formas que num dado momento exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza”. (Santos, 2006, p. 66). Os conceitos de paisagem, aqui apresentados, nos aproximam da discussão a respeito do Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade. Temos a ação e obras humanas na paisagem do Sítio, que o transformou de paisagem natural, em uma paisagem cultural (Sauer *apud* Correa, 2014). A fabricação capitalista da paisagem com a criação de um cenário de festas (Cosgrove *apud* Correa, 2014), e, finalmente, o conjunto de formas representando as sucessivas heranças (Santos, 2006), são as concepções contidas nestes três conceitos que utilizamos neste trabalho.

Partindo dos conceitos apresentados, podemos entender o Sítio da Trindade como uma *paisagem cultural*, porém essa denominação classificada teoricamente por Sauer em 1929, não estava regulamentada legalmente em 1974, ano da homologação do tombamento do Sítio da Trindade, embora o Decreto 25

de 1937 mencionasse o termo *paisagístico*, o termo *Paisagem Cultural* só veio a ser regulamentado em 2009.³³

O termo paisagem apareceu na história da instituição desde seu começo, quando o Decreto-lei nº 25 de 1937 criou o Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e, no segundo parágrafo do artigo primeiro, a definição de monumentos naturais. E, mesmo antes, no Anteprojeto escrito por Mario de Andrade, no qual o autor fez referência ao que entendia por paisagem. Do tombamento de jardins, de conjuntos urbanos, de áreas panorâmicas, ao instrumento da chancela da paisagem cultural brasileira, constituído em 2009 pela Portaria nº 127, a paisagem ou o valor paisagístico se constitui em um conceito presente na história da instituição. (BRASIL, IPHAN, 2009)³⁴

Portanto, embora seja um Conjunto Paisagístico, assim denominado pelo tombamento em 1974, o Sítio da Trindade, a partir dos conceitos de paisagem aqui apresentados, também pode ser entendido como um Conjunto Paisagístico Cultural, e a Portaria 127 de 30 de abril de 2009, que estabelece a chancela da paisagem, reforça esse entendimento, tendo em vista que a redação do seu artigo primeiro, traz alguns elementos já mencionados, conceitualmente, à peculiaridade de uma porção territorial, cuja ação do homem, a transformou, imprimindo nela, as suas marcas e os seus valores:

Art. 1º Paisagem Cultural Brasileira é uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores. (BRASIL, Portaria IPHAN 127 de 30 de abril de 2009)

No terreno conceitual, podemos classificar o Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade uma paisagem cultural, mesmo que não esteja evidente na mencionada Portaria, nem implicitamente mencionado. Quanto a esse aspecto precisamos entender a paisagem cultural, cuja ação do homem é necessária. Portanto, o seu uso e prática socioespacial é evidente, pois a paisagem cultural sem a ação do homem é inexistente.

³³ Portaria 127 de 30 de abril de 2009. D.O.U., Seção I, nº83, 05 de maio de 2009, p. 17

³⁴ Disponível no Portal do IPHAN: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1028>

O Sítio da Trindade, entendido como paisagem cultural, requer, portanto, a ação do homem, ou seja, o seu uso e as suas práticas que o transforma ao longo do tempo. Essa concepção de paisagem cultural nos faz entender esse espaço como algo separado da vida cotidiana, como um espaço reservado para que o homem o visite e interfira com as suas ações. No caso do espaço objeto da pesquisa, onde, dentre as suas ações ocorre a principal que é o evento junino, fica evidente essa separação - os visitantes habituais e os eventuais que sabem da existência da festa, esperam o período junino para visitar o local, agir e praticar as suas relações sociais.

Esse entendimento da separação entre os sujeitos e os espaços públicos festivos tem sido objeto de algumas discussões. A festa considerada em seu caráter transgressor, “o homem é transportado fora de si, distraído de suas ocupações e preocupações ordinárias” (Durkheim, 1996, p. 417 *apud* Castro, 2012, p. 43):

A nossa capacidade de violar, transgredir o quadro geral da nossa vida é, provavelmente, a parte mais fecunda do nosso ser. Somos da opinião de que a festa corresponde a esses momentos de antecipação e que os princípios estabelecidos da civilização, (sobretudo urbana) tendem a reduzir as experiências, a transpô-las para os discursos escritos, para religião, até mesmo para a ética. (Duvignaud, 1983, p. 228 *apud* Castro, 2012, p. 43)

Outro elemento no debate sobre as festas, além de ser espaço de transgressão, diz respeito à relação das festas com o cotidiano, para Duvignaud (1983 *apud* Castro, 2012, p. 45) ocorre uma ruptura entre as festas e o cotidiano. Para Lefebvre (1991 *apud* Castro, 2014, p. 46), as festas não devem ser dissociadas do cotidiano, pois elas funcionam como elemento transformador da vida cotidiana: o ato festivo deve fazer parte dessas práticas e não ser considerado um ato que destoe da realidade. Para Canclini (1983, p. 83 *apud* CASTRO, 2014, p. 45), não devemos considerar o ato festivo como elemento igualitário, afinal, no espaço festivo as diferenças se manifestam e os elementos de transgressão passam a ser delimitados por regras, “tendo em vista não ser apenas um movimento de unificação coletiva; as diferenças sociais e econômicas nela se repetem. (Canclini, 1983, p.55 *apud* Castro, 2014, p.45)

Para Lefebvre (1991 *apud* Castro, 2014, p.47) apesar da sazonalidade e da separação espaço/temporal encontradas nas festas, devemos acreditar no seu caráter celebrativo e festivo, além da sua capacidade de reinvenção enquanto para

Canclini (1983, *apud* Castro, 2014, p. 46), as festas crescem e funcionam como uma reprodução da divisão social do trabalho, necessárias à expansão do capital.

Por outro lado, Lefebvre (1991, *apud* Castro, 2014, p. 48) reconhece que a inserção dos calendários nas vidas das pessoas criou, na sociedade moderna, a dualidade festa/cotidiano, tornando-se uma tarefa de grande complexidade, tendo em vista a importância lúdica das datas para as pessoas e os interesses do turismo.

Entendemos a festa, a partir de Lefebvre, como parte do cotidiano quando inserimos os elementos cotidiano/festa no ambiente que é comum aos dois, esse ambiente que é denominado de cidade, a qual o sujeito tem o direito, em tese, sobre ela. O direito à paisagem cultural e a tudo que a ela se relaciona, o direito aos demais elementos que compõem o cotidiano como o trabalho, a escola, o lazer, enfim, o direito à cidade (o direito à cidadania!).

O Direito à Cidade

A cidade não é um bem supérfluo, podemos procurar entender os mecanismos de transformação do urbano a partir das concepções de Lefebvre em seu trabalho *O Direito à Cidade*, afinal, podemos abrir mão desse direito?

Em seu livro, publicado em 1968, Henri Lefebvre critica o modelo capitalista de expansão do espaço urbano, trazendo a discussão urbana para as questões políticas. A publicação tornou-se referência para os estudos do espaço urbano na contemporaneidade. No seu texto, Lefebvre apresenta contundentes críticas da produção da segregação das cidades. A lógica capitalista contribui para o que denomina de “tecido urbano”, que, em última instância, significa as manifestações urbanas que tem predominância sobre o campo (Lefebvre, 2006, p. 22)

Lefebvre explica que a sua obra não busca apenas criticar os modelos de urbanização, mas que ela busca trazer os programas políticos para o campo de discussão. Há, assim, uma nítida crítica ao modelo de segregação nas cidades. Ele também entende a construção da cidade voltada para o humanismo, pois, na sua visão, tal movimento constitui um direito inalienável - humanismo este que deve se manifestar no espaço da urbanidade. (Lefebvre, 2006, p. 24-26).

Naquele momento, Lefebvre entende que “a problemática do mundo moderno é urbana revelando uma determinação espacial.” (Lefebvre, 1970 *apud*

Carlos, 2020, p. 352). Há um deslocamento do processo de acumulação capitalista de mercadorias para a produção de espaço.

O imobiliário, como se diz, desempenha o papel de segundo setor, de um circuito paralelo ao da produção industrial voltada para o mercado de bens não duráveis ou menos duráveis que os imóveis. Esse segundo setor absorve os choques. Em caso de depressão para ele afluem os capitais (...). Enquanto uma parte da mais valia global formada e realizada na indústria decresce, aumenta a parte de mais valia formada e realizada na especulação e pela construção imobiliária. O segundo setor suplanta o principal. (Lefebvre: 1970,211/212 *apud* Carlos, 2020, p. 352/353)

À constatação produzida por Lefebvre da construção imobiliária como substituto de bens duráveis ou menos duráveis, dentro da lógica capitalista, transformando-se no segundo setor da economia, soma-se também a lógica de produção do espaço pela sociedade com a chancela do Estado, tornando-se, desse modo, uma estratégia que reproduz espaços dominados/dominantes. (Carlos, 2020, p. 364)

Lefebvre entende que a utopia faz parte do processo do conhecimento, portanto, o “direito à cidade” é uma utopia que deve buscar tornar-se realidade ao se construir por meio do projeto de um novo humanismo, para além do capital e da sociedade capitalista sendo um direito inalienável do qual não podemos abrir mão, entende que a sua perspectiva só é considerada utópica por estar inserido no horizonte de imaginação da sociedade capitalista. Ainda na citação acima, ele menciona a inexistência da separação entre a vida cotidiana e o lazer, entre o cotidiano e a festa. Nesse sentido, podemos compreender que o espaço Sítio da Trindade, paisagem cultural inserida na cidade é espaço separado pela política de Estado, utilizado como imagem associada ao mercado imobiliário.

É importante observar que a noção de imagem veiculada neste trabalho tem rebatimento na noção de paisagem emoldurada pelas janelas dos edificios estando muito mais relacionada com a noção de modo de vida do mundo ocidental capitalista dos dias atuais que, via de regra, a percebe como artefato de consumo, como apenas uma representação da fruição estética de acordo com os pressupostos de Besse (2006). Sobre isso Menezes (2002, p. 49) dispõe que “a cidade reduzida ao jogo de pura imagem tem íntima vinculação com a lógica do consumo e a venda de estilos de vida”, ou seja, é paisagem utilizada como estratégia de marketing para a venda de novas habitações multifamiliares verticalizadas. (Costa, J. 2010, p. 53)

A existência de um parque público, com uma área verde de quase sete hectares, onde um polo junino atrai diversos artistas para apresentação, além das apresentações das quadrilhas juninas, num bairro reordenado em 1988 pela Prefeitura Municipal do Recife que, após promover o desmembramento das zonas de Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) mais baixo, e denominando o bairro de Casa Amarela como uma zona de planície comprova a segregação que segue a lógica estatal, descrita por Carlos (2020).

Deste modo a produção da segregação revela em seu fundamento a negação da vida na cidade, uma estratégia de classe e do poder em seu sentido estratégico. A fragmentação dos espaços para compra e venda dominada pelo valor de troca, bem como e separação referente aos usos e acesso à cidade e a vida urbana criada pela segregação revelam os conteúdos da reprodução das relações sociais de produção (o modo de produção capitalista), o que significa dizer que esta reprodução cria uma prática socioespacial em seu conjunto. (Carlos, 2020, p. 363)

Além das políticas excludentes e de segregação social, o mercado imobiliário associa à paisagem que está sendo vendida com as tradições que cercam essa paisagem, no caso, do Sítio da Trindade situado no bairro popular de Casa Amarela que, seguindo a lógica de transformação promovida pelo capital, afasta as camadas mais pobres do bairro e, com a verticalização das moradias multifamiliares promove o enobrecimento do bairro.

Isto nos leva à reflexão sobre o *Direito à Cidade*, embora seja um direito incompressível, um direito inalienável, funciona no terreno da utopia. A possibilidade desse direito demanda, como já demonstrado anteriormente, um novo humanismo, e como produtores de conhecimento das Ciências Humanas, devemos buscar esse novo humanismo, produzindo discussões no campo científico, pois, como disse Lefebvre (2006, p.104) “a utopia faz parte do processo de conhecimento porque ela se encontra, em germe, na práxis”.

O Direito à Memória

Uma das características observadas durante esse trabalho, notadamente após a aplicação do questionários nos usuários do Sítio da Trindade, foi a memória que se estabeleceu entre o público e o evento que o caracteriza: os festejos juninos - temos, assim, a chamada “seleção inconsciente” (Burke, 2008, p. 70). O uso socioespacial desde a década de 1960 do local como espaço de evento público o transformou em referencial de memória. As pessoas sabem que naquele período, naquele local, haverá uma grande festa. Isso cria um hiato entre

a construção da memória histórica, a partir da “retórica da perda” (Gonçalves, 1996, p. 112) e “o cultivo da cultura que influencia as relações sociais”. (Albuquerque, 2006, p. 223).

Nem as memórias nem as histórias parecem mais ser objetivas. Nos dois casos, os historiadores aprendem a levar em conta a seleção consciente ou inconsciente, a interpretação e a distorção. Nos dois casos, passam a ver o processo de seleção, interpretação e distorção, como condicionado, ou pelo menos influenciado, por grupos sociais. (Burke, 2008, p. 70)

Objetivamente, partindo da “retórica da perda” (Gonçalves, 1996, p. 112), as escolhas para a criação do patrimônio nacional, feita a partir de uma seleção consciente, foram distorcidas ou influenciadas pelos grupos sociais. Afinal, o princípio histórico do local como referencial nacional de heroísmo e construção de nação, foi desenvolvido pelo uso e pelas práticas desenvolvidas pelo grupo social dominante, transformando, assim, a memória histórica em memória coletiva. A objetividade da memória histórica perde-se em virtude da intervenção dos grupos sociais.

Para que haja uma perspectiva de preservação dos parques urbanos tal como espaço livre público se faz necessário a valorização da memória, seja ela individual, coletiva ou histórica, pois desta forma a cidade se torna dinâmica, em constante metamorfose, visto que a memória não é o cultivo do passado, e sim da cultura que irá influenciar nas relações sociais. O parque urbano precisa ser percebido como um lugar para a cidade, que integre a paisagem, e não como um simulacro, sem relação alguma com a sociedade a que pertence. (Albuquerque, 2006, p. 223)

Um dos objetivos secundários de nossa pesquisa buscava entender se o público usuário do Sítio da Trindade havia se afastado da memória inicial estabelecida pela produção da memória nacional, ou seja, o espaço onde heróis lutaram contra os invasores holandeses. Entendemos que nunca houve esse afastamento, pois apenas podemos nos afastar do que já fomos próximos e, nesse caso, nunca houve essa proximidade entre os grupos sociais que utilizam o espaço e a história objetiva, selecionada conscientemente.

A memória produzida reproduz os três traços mencionados por Ricouer (2007): a presença, a ausência e a anterioridade - o fato histórico presente e ao mesmo tempo ausente, repousado na anterioridade, algo que “já não está lá, mas já esteve” (Ricouer, 2007, NP). Considerando a seleção da memória estabelecida pela “retórica da perda”, por outro lado, a memória coletiva produzida pelo grupo social, a partir do seus usos e práticas recentes, marca o “sinete” (Ricouer, 2007,

NP) que, nesse momento, é gravado pelo público usuário. A anterioridade crava na década de 1960 o selo onde a mensagem será transmitida por todas as décadas seguintes, que a seleção consciente ou talvez inconsciente da memória marque a presença do grupo social e a sua relação com o evento ali desenvolvido.

A reminiscência atual ou mais próxima disso está ligada ao uso e à prática adotada pelo grupo social que ali atua, desde a sua lembrança mais marcante, caracterizada pelo evento junino, até reminiscências do cotidiano presente ao local, como a feira de orgânicos, ou as ações sociais ali desenvolvidas eventualmente.

Evidentemente que o Direito à memória é perpassada pelo Direito à Cidade que, como já mencionado, flutua no campo da utopia, embora a memória não parta de indivíduos isolados (Burke, 2008, p. 70) e sim dos grupos sociais que influenciam na interpretação, distorções e seleções estabelecidas pelos usos e práticas, no decorrer do tempo. No nosso entendimento, a memória é ferramenta fundamental na preservação do bem patrimonial, principalmente quando estamos tratando de espaços públicos cujas funções originais foram substituídas, e essas novas funções produzem a identificação do usuário com o local, cultivando, com isto, a memória (Pesavento, 2008, p. 5), ao mesmo tempo em que provoca a perda do sentido histórico, ao longo do tempo. (Pesavento, 2008, p. 5).

Considerações Finais

Podemos entender que as transformações observadas pelos usos e práticas do Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade, aqui mencionadas desde a sua inclusão na narrativa de memória nacional até o seu uso mercantil atual, estão diretamente relacionadas ao uso que lhe foi dado. Embora possamos classificá-lo como um espaço público, ele teve ultrapassada a condição de um bem patrimonial histórico que buscava resguardar uma memória nacional, e desembocou na condição de parque público explorado comercialmente.

No nosso entendimento, embora um bem cultural, em tese, tenha sido escolhido para preservação, um parque público tombado, no caso do Sítio da Trindade, tendo em vista, principalmente, a sua peculiaridade, assume outra condição de preservação, considerando o uso e as práticas ali desenvolvidas. Constatamos, ainda, que a sua preservação decorre pelo uso a ele atribuído, ou seja, observando o modo como o gestor público administra o espaço e a maneira como os usuários se relacionam com o local. Entendemos que essa é a melhor maneira de preservá-lo. Assim, os mais recentes usos e práticas, observados no

caso específico do Conjunto Paisagístico do Sítio da Trindade, torna-se a melhor maneira de conservá-lo.

Noutras palavras, percebemos o quanto é ambíguo a utilização do termo “preservar” no caso em estudo, visto que a partir das fontes colhidas e analisadas durante a pesquisa, que poderiam nos levar a criticar a maneira e o modo como o espaço é utilizado - com as consequente e constante depredação do local, notadamente após as festas juninas -, constatamos, contraditoriamente, que essa prática marca o local como espaço a ser preservado como referencial urbano de convivência socioespacial.

Referências

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. **Espaços livres públicos inseridos na paisagem urbana**: memórias, rugosidades e metamorfoses: estudos dos parques urbanos 13 de maio, Recife- Brasil e do Tiergarten, Berlim- Alemanha – Recife. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, 2006.

BLOCH, Marc. **Apologia da história ou o ofício de historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1997.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 31 out. 2019.

BRASIL. **Decreto-lei nº, de 25 de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Presidência da República. [1937]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Acesso em: 31 out. 2019.

BURKE, Peter. **O que é história cultural?** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2008.

CANCLINI, Nestor Garcia. O patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional. **Revista patrimônio histórico e artístico nacional**, Brasília, n. 23, p. 95-115, 1994.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 18, n. 2, p. 472-486, 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço público e “nova urbanidade” no contexto do direito à cidade, **Confins** [Online], n. 18, 2013. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/8391>. Acesso em 04 ago. 2020.

CARNEIRO, Ana Rita Sá. A interação paisagem/jardim na educação do olhar e na conservação do patrimônio. **Patrimônio e Memória UNESP**, Assis, v. 14, nº 1, p. 4-21, São Paulo, 2018.

CARSALADE, Flávio. Bem. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Cultural Dicionário IPHAN de Patrimônio**. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

COSTA, Juliana de Fátima. **A paisagem do Rio Capibaribe como estratégia de marketing para o setor imobiliário**. 2010. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, 2010.

CRISPIM, Felipe Bueno. A Paisagem Cultural como novo instrumento de preservação, a historicidade de uma prática em contexto paulista (1968-1994). XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, **Anais [...]**. São Paulo, julho 2011.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 1979.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. Espaço público e espaços públicos. **GEOgraphia**, Rio de Janeiro, vol. 20, nº44, p. 115-119, set/dez, 2018.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; IPHAN, 1996.

HOBBSAWN, Eric. **A Invenção das Tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

IPHAN. **Processo de Tombamento do Sítio da Trindade**. 1974

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.

MACHADO, Thiago Adriano. Da formação social em Marx à formação socioespacial em Milton Santos: uma categoria geográfica para interpretar o Brasil? **GEOgraphi**, Rio de Janeiro. Ano. 18, Nº38, 2016. Disponível em <https://periódicos.uff.br/geographia/article/viewFile/13774/8974>. Acesso em Ago.2020.

MENEZES NETO, Hugo. Música e Festa na Perspectiva das Quadrilhas Juninas de Recife. **Revista Antropológicas**, Recife, Ano 19, v. 26, n. 1, p. 103-133, 2015.

ORTEGA, Francisco. Hannah Arendt, Foucault e a invenção do espaço público. **Trans/Form/Ação**, São Paulo, v. 24, p. 225-236, 2001.

PESAVENTO, Sandra. **História e História Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.

PESAVENTO, Sandra. História, memória e centralidade urbana. **Rev. Mosaico**, Goiania, v.1, n.1, p. 3-12, jan./jun., 2008.

PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. Trajetória das ideias preservacionistas no Brasil: as décadas de 1920 e 1930. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, nº 35, p. 13-31, 2017.

PONTUAL, Virgínia. Homens e coisas na cidade do Recife: uma interpretação da modernização governamental. **Caderno de Estudos Sociais**, Recife, v. 15. n. 2. p. 317-342. jul./dez., 1999.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. Rio de Janeiro, IPHAN, 2007.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2007.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Sebastião Ferreira de Almeida. Projeto de Paisagem. Uma oportunidade na realidade contemporânea. In: Serrão, Adriana Veríssimo. **Filosofia e arquitetura da paisagem, um manual**. Lisboa. Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. p. 303-313.

Sobre os Autores



Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

Docente do Departamento de História da UFRPE, geógrafa pela UFPE e doutora em geografia humana pela USP. É Coordenadora do Laboratório de Estudos e Ensino sobre o Recife, RecLab. Curiosa, busca desvendar o mundo realizando pesquisas sobre produção do espaço, dinâmica socioespacial, relação rural-urbano, espaços livres públicos, história das cidades e dinâmica urbana no Recife.



Edvânia Torres Aguiar Gomes

Geógrafa e Professora Titular de Geografia UFPE. Coordenadora do Grupo NEXUS Sociedade & Natureza. É Memória Viva do Recife com título concedido pelo Museu da Cidade do Recife. Com sua tese “Recortes de Paisagens do Recife” foi agraciada como o Prêmio FUNDAJ em 1997. Membro da Academia Pernambucana de Ciências e do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico IAHPG. Trabalhou na Agência CONDEPE/FIDEM e na CPRH. Pesquisadora sobre o Recife e sua região metropolitana.



Rafael Arruda Silva

Historiador, mestre pela UFRPE e professor da rede estadual de Pernambuco. Entre seus principais interesses de pesquisa estão a construção do espaço público, seus lugares de memórias, o direito à cidade e os usos do passado através dos monumentos



Gleicielly Barros

Formada em História, desenvolveu pesquisas sobre a cidade do Recife, seus espaços e seu carnaval.



Pedro Felipe Ribeiro Silva

Nascido na cidade de Patos-PB. Possui graduação em História pela Universidade Federal de Campina Grande, e mestre em História pela UFRPE. Atualmente é professor da rede privada de ensino básico em Recife.



André Luiz Rocha Cardoso

Historiador, mestre em História pela UFRPE. Atua no núcleo de educação patrimonial da Fundarpe. É membro do Movimento Amigos do Trem e responsável pelo Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco. Desenvolve pesquisas sobre patrimônio ferroviário pernambucano.



Tales de Lima Pedrosa

Mestre em História e licenciado em História pela UFRPE. Professor, pesquisador e fotógrafo apaixonado pela cidade do Recife. Suas pesquisas privilegiam o estudo dos transportes e o desenvolvimento da urbanidade no Recife. Membro do Laboratório de Estudos e Ensino sobre o Recife - RecLab e da Frente Favela Brasil.



Camilla Aryana da Silva Monte

Professora de Geografia, pesquisadora fascinada pela cidade do Recife e apaixonada pelo bairro da Várzea. Realiza pesquisas sobre vida de bairro, cotidiano e a relação entre paisagem e a cidade. Integra o Laboratório de Estudos e Ensino sobre o Recife -RecLab e o Grupo de Pesquisa NEXUS - Sociedade e Natureza.



Sérgio Lima Silva

Pernambucano de Recife, graduado em Museologia pela Universidade Federal de Pernambuco, Mestre em História Social da Cultura Regional pela Universidade Federal Rural de Pernambuco. Artista visual, poeta e contista.



FRAGMENTOS DO RECIFE NO SÉCULO XX É UM LIVRO QUE BUSCA REVELAR HISTÓRIAS DE UM RECIFE QUE QUERIA SER MODERNO ATRAVÉS DA EXECUÇÃO DE REFORMAS URBANAS E INTRODUÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS. MAS QUE PERPETUA A DESIGUALDADE SOCIAL E A SEGREGAÇÃO ESPACIAL. ESTA COLETÂNEA É COMPOSTA POR ARTIGOS PROVENIENTES DE PESQUISAS ACADEMICAS NAS ÁREAS DE HISTÓRIA E GEOGRAFIA. QUE SE ARTICULAM NA INTENÇÃO DE DESVENDAR ESTES FRAGMENTOS DO RECIFE NO SÉCULO XX COMO PARTE DE UM PROCESSO ÚNICO. ESTA É UMA INICIATIVA DO LABORATÓRIO DE ESTUDO E ENSINO SOBRE O RECIFE - RECLAB UFPE

LEGENDA
Linha de nível
Linha de ferro
Linha de água
Linha de gás
Linha de luz
Linha de telefone
Linha de energia elétrica
Linha de água quente
Linha de água fria
Linha de esgoto
Linha de drenagem

ISBN 978-85-85711-97-5

