

INTERVENÇÕES URBANAS E A CONSTRUÇÃO DE UMA IMAGEM DE CIDADE MODERNA NO RECIFE DE PRINCÍPIOS DO SÉCULO XX

*URBAN INTERVENTIONS AND THE CONSTRUCTION OF AN IMAGE
OF MODERN CITY IN RECIFE IN THE EARLY TWENTIETH
CENTURY*

Flávio Weinstein TEIXEIRA¹

Resumo: Este artigo procura explorar algumas das determinantes subjacentes ao processo de modernização urbana pela qual passou o Recife nas primeiras décadas do século XX. Para tanto, procura centrar sua análise no papel desempenhado pelo *patriciado urbano* a partir da atuação de seu órgão de classe, Associação Comercial de Pernambuco, que, naqueles anos, mostrava-se bastante ativo. O artigo detém-se sobre algumas intervenções urbanas, estritamente falando, mas também mudanças observadas nos padrões de sociabilidades, comportamentos, gostos, etc.

Palavras-chaves: Reformas urbanas. Elites urbanas. Modernidade.

Abstract: This paper explores some of the determinants underlying the process of urban modernization which has occurred in Recife in the early twentieth century. In order to do this, its analysis focused the role of the Associação Comercial de Pernambuco (Trade Association of Pernambuco), which represents the *urban patriciate* interests. The article dwells on some urban interventions, strictly speaking, but also observed changes in patterns of sociability, attitudes, tastes, etc.

Key words: Urban reforms. Urban elites. Modernity.

COSMOPOLITISMO E ORNAMENTALIDADE

Os anos finais do século XIX e os iniciais do XX se mostraram especialmente ricos no que diz respeito à ocorrência de vagas intervencionistas nas principais cidades brasileiras (Bresciani, 1991 e 2009; Pesavento, 1999; Pechman, 1991; Pechman e Fritsch, 1985; Sevchenko, 1985 e 1992; Needell, 1993; Sarges, 1990). Mesmo tendo-se

¹ Professor do Departamento de História e do Programa de Pós Graduação em História da UFPE (Universidade Federal de Pernambuco).

em conta que, de uma cidade para outra, o grau de intensidade variou enormemente, é de se registrar que tais intervenções procuraram sempre se revestir de algum verniz modernizatório. Propriamente falando, a despeito da ampla gama de aspectos da vida urbana que eventualmente pareciam merecer uma intervenção – dissessem eles respeito aos modos de comportamento ou sociabilidades imperantes, ou aos equipamentos e serviços urbanos, ou ainda à própria materialidade do traçado urbanístico –, o que ressalta é o reincidente recurso a um discurso cuja legitimidade última residiria em seu caráter modernizante.

Mais ainda, o que se observa é a recorrência a um referencial mais ou menos comum a este discurso modernizante, com larga aceitabilidade na restrita opinião pública de então. Especificamente, é possível dizer que as mais diferentes intervenções verificadas nessa quadra tomaram por referência seja o paradigma higieno-sanitarista, seja o paradigma calçado na dimensão ornamental, de embelezamento e aformoseamento dos melhoramentos pretendidos. Começava a ser gestada a cidade moderna, entendida como aquela que simultaneamente arrogava para si a condição de salubre e atualizada do ponto de vista estético com os padrões vigentes no hemisfério norte. Para tanto, era mister que se erradicassem as mesquinhas feições da cidade colonial que desabonadoramente persistiam: ruas estreitas, sujas, irregulares nos traçados e, sobretudo, nos usos; com um povo negro, ou quando muito mestiço, a lhe enxamear com seus maus hábitos, maus cheiros, suas doenças e pestilências que empestavam o ar e transformavam a cidade num espaço franqueado à existência de taxas absurdas de mortalidade. Em seu lugar, inversamente, deveria emergir uma urbe com ruas alinhadas, construções suntuosas e seus pobres convenientemente expulsos das áreas centrais.

O ocorrido no Recife de princípios do XX em nada foge a esse quadro referencial mais amplo. Todavia, devido à impossibilidade de uma análise mais abrangente, me deterei aqui em apresentar alguns elementos que permitam visualizar a atuação de um segmento da sociedade local e seu programa modernizatório. Por outro lado, restringirei minhas apreciações do caso à dimensão “estética” das iniciativas suscitadas por esse segmento da sociedade local.

Quanto ao primeiro destes aspectos, cabe esclarecer o que tenho em mente. Com efeito, tomarei em consideração aqueles grupos ou frações diversas da classe de proprietários que detinham, pelas suas próprias posses, um formidável poder e que tinham na cidade, se não o local mesmo em que desenvolviam suas atividades econômicas, ao menos um espaço de privilegiada importância para a plena realização destas atividades. Refiro-me aos banqueiros, grandes comerciantes exportadores e importadores, industriais, acionistas de empresas de serviços urbanos, ou de

companhias seguradoras, ou de navegação. Os usineiros, com certeza, fariam parte desse seletto grupo. Ou ainda, o que era mais provável, os que tivessem participação em mais de uma dessas rentáveis atividades.

Na ausência de algum estudo que caracterizasse com mais precisão estas elites e que possa indicar as posições por elas defendidas quanto aos aspectos de interesse para este artigo, optei por considerar a atuação da Associação Comercial de Pernambuco (ACP) enquanto indício de quais seriam os pontos de vista sustentados por essas que se autodenominavam de "classes produtoras". Dificilmente outro órgão classista conseguiria ter um espectro de abrangência tão largo quanto a Associação Comercial. Ali se viam representados todos os tipos acima citados.

Em razão, exatamente, de ter uma fauna tão diversa coabitando seus salões e debatendo as questões pertinentes aos seus interesses, é que prefiro por referir a eles pela expressão genérica de *patriciado urbano* (BERNARDES, 1996). A alternativa a isto seria o uso de expressão já consagrada e de uso corrente – burguesia comercial –, que, no entanto, teria o inconveniente de restringir o conhecimento da complexa constituição social destes estratos diversos da estrutura econômico-produtiva local. Em contrapartida, o termo patriciado urbano, por mais impreciso que possa parecer à primeira vista, é bem adequado na medida em que aponta para uma ambígua classe de empresários-oligarcas cujo predomínio sobre sua cidade parecia não ter limites.

Quanto à opção em trabalhar apenas com o determinante estético e seus contornos, adianto que tal opção não se deu em função de alguma ausência de mudanças significativas ao nível da saúde pública local. Bastaria, para isso, ter em conta o fato de o Recife ter vivenciado, durante a primeira metade da década 10, a maior obra sanitária de sua história: a instalação, sob o comando e orientação técnica do engenheiro Saturnino de Brito, da mais extensa rede de esgotos e de água encanada que a cidade jamais havia visto. Ademais, não se deve desconsiderar que tal obra, que por si só já seria de inestimável importância para a constituição da imagem de cidade moderna, na medida em que melhoraria sensivelmente suas condições sanitárias, não deixava de ter também repercussões ao nível simbólico. Afinal, tratava-se de uma difusão de aparelhos do conforto em proporções nunca antes vistas (BEGUIN, 1991). Ter, por conseguinte, esses serviços à disposição dentro das casas era algo que causava um tremendo impacto no imaginário social (CASTORIADIS, 1982), conforme pode ser observado pelos anúncios de compra, venda e aluguel de casas e edifícios diversos publicados nos jornais da época.

No que diz respeito à atuação de Saturnino de Brito, cabe abrir um parêntesis. Com efeito, o extraordinário número de projetos, obras de saneamento e "planos gerais" que ele elaborou ao longo de sua carreira dão a exata medida de sua atuação:

quarenta, ao todo, entre 1896 e 1929, quando morreu em pleno exercício da profissão (ANDRADE, 1991; MOREIRA, 1992). Desde Vitória (ES), quando estreou, até Pelotas (RS), quando faleceu, passando por Santos, Recife, Florianópolis, e mais trinta e tantas outras cidades, o que parece se impor de modo um tanto peremptório através deste volumoso número, é o fato de que o ideal de cidade “sã e salubre” atingia um largo espectro das elites brasileiras. Por outro lado, a obra realizada pela equipe deste engenheiro no Recife não se restringiu ao planejamento e execução das obras referentes à instalação de uma rede de coleta de esgotos sanitários e fornecimento de água potável encanada. Paralelamente, foram elaborados e entregues à municipalidade dois documentos: um projeto de criação de repartição pública – Repartição de Saneamento –, cuja autoridade normativa incidiria sobre as instalações sanitárias de toda edificação urbana: residencial, comercial, industrial, etc.; e um “plano geral”, uma espécie de Plano Diretor para a cidade. Com o primeiro destes documentos, as autoridades públicas adquiririam um poder extraordinário na regulamentação e controle das edificações urbanas, dado que estas, além de só terem seus projetos autorizados mediante parecer positivo da repartição, ainda teriam esses mesmos projetos catalogados e arquivados. No que concerne ao segundo documento, o “plano geral”, convém considerar que o mesmo apresentava-se como extremamente estratégico para os dirigentes da municipalidade, uma vez que definia as linhas de crescimento e expansão que a cidade deveria observar com vistas a otimizar a serventia da rede recém instalada, bem como racionalizar os gastos em eventuais expansões (MOREIRA, 1992).

Isto posto, há, ainda, que se considerar outro conjunto de razões que torna preferencial para os propósitos deste artigo uma análise que privilegie a determinante estética e seus contornos. Há dois termos, de uso muito frequente à época, que traduzem bem uma premência do estético nos melhoramentos urbanos. Se se entende por melhoramento urbano qualquer tipo de intervenção no espaço urbano, ver-se-á, então, que tais melhoramentos se regiam prioritariamente pelos ideais do *embelezamento* e do *aformoseamento*. Sob esse critério, a iluminação elétrica se torna um signo de modernidade não apenas pelo que representa em termos de aprimoramento de um serviço público, porém pelo aformoseamento que traz às vias e logradouros públicos, assim como pelo valor simbólico que representa em termos de modernidade tecnológica.

Sob essa escala de valores, a ornamentalidade vem a ser o critério básico a ser considerado. Em obediência a tal princípio, o que se pode notar em todos os casos de intervenções ocorridas em cidades brasileiras, é a desmedida preocupação com a ostentação de signos modernos. Signos estes que não se restringiam ao espaço urbano,

mas que se revelavam também pela adoção de formas de sociabilidades em alguma medida marcadas por certa obsessão pelo estrangeiro. Cosmopolitismo, este, que não apenas pautou o irrestrito consumo de hábitos e comportamentos sociais por parte das elites locais, mas também, na medida mesmo em que serviu de referência máxima de valor a essa mesma elite, deu azo à consolidação do sentimento de pertencer àquele estágio civilizatório ardentemente ansiado (NEEDEL, 1993). Enfim, embelezava-se e aformoseava-se a cidade, com obras e equipamentos urbanos que tinham nas grandes cidades do hemisfério norte seu referencial de legitimação, mas não apenas a isso se restringia a construção da imagem de uma cidade moderna, civilizada, progressista. A ornamentalidade se evidenciava – talvez até mais vorazmente – na assimilação de novos valores culturais que trariam incorporados uma predisposição para renovados hábitos, costumes e comportamentos sociais; pois era exatamente o consumo desses valores culturais o que tornava real a fantasia da modernidade, na medida mesmo em que compunha a atmosfera necessária à constituição do imaginário desejado.

O período que se inaugura com o início das obras do Porto do Recife (1908) e prossegue até os agitados anos 1920, mostra-se tremendamente rico em termos de revelar o quanto a sociedade recifense se teria debatido em torno da questão do ser moderno.

De fato, são realmente de urna extraordinária riqueza e variedade os contornos que vieram a ganhar as demandas por ser moderno. A modernidade impunha desde a necessidade de se ter um porto modernamente aparelhado e ampliado nas suas dimensões, de se dispor de uma ampla rede de esgotos sanitários e fornecimento de água encanada, de se poder tráfegar por ruas largas, calçadas e iluminadas, até o desejo de se mostrar elegante, ou frequentar os cinemas – que por essa época começam a proliferar – e, mais tarde, reunidos nos cafés e confeitarias, comentar sobre a admirável interpretação dos atores ou sobre a extraordinária produção ora em cartaz. Também lhes era possível – coisa rara!, exclusiva a uma ou duas cidades fora o Recife –, além de frequentar os cinemas e acompanhar as sucessivas produções cinematográficas, fazer, eles mesmos, os seus filmes. Ou – o que era do mesmo modo raro – poder se deleitar com uma audição da *Rádio Club*. Às senhoras e senhorinhas já não convinha ficar reclusas em casa. O passeio pelas congestionadas ruas de comércio, ao fim de tarde, quando o sol já estava ameno, tornou-se mesmo quase que obrigatório. Afinal, era preciso estar a par da última moda em chapéus, cintos, sapatos, tecidos, xales, luvas, leques, todos os adereços, enfim, que definiam o ser ou não elegante. Tirar, e não mais apenas posar para fotografias; admirar-se com os aeroplanos que cruzavam os oceanos – e com a audácia de seus pilotos –; extasiar-se com a velocidade dos automóveis; saborear os deliciosos e gelados sorvetes; abrir os

salões dos "palacetes" para frequentes festas e chás... A lista seria interminável exatamente porque parecia não se esgotar o que se entendia por moderno. Qualquer detalhe poderia ser simbolicamente entendido como uma manifestação da modernidade ansiada. Bastava, para tanto, que tal ou qual detalhe da vida urbana aparecesse aos olhos dos contemporâneos enquanto uma inequívoca manifestação do progresso ou enquanto um traço característico do *modus vivendi* das "adiantadas civilizações" estrangeiras.

Com efeito, a sem-cerimônia com que se incorporava os padrões estrangeiros de sociabilidade foi de tal ordem que provocou ácidas e iradas críticas dos mais tradicionalistas. Em uma importante passagem do seu muito controverso Manifesto Regionalista, Gilberto Freyre destila todo seu horror à modernidade cabocla que os "dirigentes" e "burgueses mais cheios de requififes e dinheiro" se empenhavam por implantar.

Procurando reabilitar valores e tradições do Nordeste repito que não julgamos estas terras, em grande parte áridas e heroicamente pobres, devastadas pelo cangaço, pela malária e até pela fome, as Terras Santas ou a Cogue do Brasil. Procuramos defender esses valores e essas tradições, isto sim, do perigo de serem de todo abandonadas, tal o furor neófilo de dirigentes que, entre nós, passam por adiantados e 'progressistas' pelo fato de imitarem cega e desbragadamente a novidade estrangeira. A novidade estrangeira de modo geral. De modo particular, nos Estados ou nas Províncias, o que o Rio ou São Paulo consagram como "elegante" e como "moderno" (Freyre, 1976, p.55-56).

REMODELAR A CIDADE: FASCÍNIO E SEDUÇÃO

Em meados de 1915, o então Ministro das Relações Exteriores, Lauro Müller, de passagem pelo Recife a caminho da Europa, resolve fazer uma pequena pausa em sua viagem para poder estender um pouco mais sua estadia na cidade. Esta rápida permanência se fazia após insistentes pedidos da Associação Comercial de Pernambuco e se caracterizaria por uma série quase interminável de homenagens, discursos, banquetes, etc.

Um primeiro aspecto interessante acerca dessa visita está no fato de se tratar de um evento circunscrito ao patriciado urbano e seus representantes políticos, como, de resto, não poderia deixar de ser, em se tratando de uma alta autoridade do governo central visitando uma determinada localidade, a convite de seu segmento mais poderoso economicamente. No almoço oferecido no Hotel do Parque, por exemplo, entre muitos outros eventos de menor expressão, estavam presentes vários dos

diretores da ACP, o Governador do Estado (Manoel Borba), o Prefeito do Recife (Moraes Rego), o Núncio Apostólico (Mons. G. Aversa), o Comandante da Região Militar (Gen. Joaquim Inácio), o Chefe da Comissão de Saneamento do Recife (Dr. Saturnino de Britto), e o Chefe da Comissão Fiscal de Obras do Porto (Dr. José Cesário de Mello).

É de se ressaltar a clara intenção, em cada um dos eventos programados pelos anfitriões, de mostrar o Recife como uma cidade progressista, civilizada e, conseqüentemente, moderna. Assim, primeiramente, se levaria o ilustre visitante a conhecer o “palacete do comércio” – nova sede da ACP; em seguida a comitiva percorreria de bonde elétrico todas as linhas da cidade: Olinda, Giquiá, Várzea, Torre e Entroncamento. Nem mesmo no já referido banquete oferecido no Hotel do Parque faltaria o toque do cosmopolitismo no “chic” cardápio, composto de “Salade russe, Poison sauce hollandaise, Filets au petit-pois, Dindon a la brésilienne, Jambon, Fruits, Fromages, Confiture, Thé et Café, Vins blanc et rouge, Champagne”². Os eventos, as homenagens, os discursos e rapapés ao Sr. Lauro Müller consumiriam todo o dia, se prolongando noite adentro. Por trás dessa concorrida agenda, creio ser possível identificar razões de ordens diversas – duas, pelo menos – que esclarecem o alentado esforço dispendido pela ACP com o visitante ilustre.

A trajetória política do Min. das Relações Exteriores, por si só já o tornava uma figura de significativa importância para os interesses momentâneos da ACP. Por esses meses de meados de 1915, a ACP discute e aprova a medida de elaborar uma proposta de exploração dos serviços do novo porto que estava sendo ultimado. Essa proposta foi enviada para o Governo Federal, com o apoio, inclusive, do Gov. Manoel Borba. Exatamente nesse momento é que se dá a passagem do Sr. Lauro Müller, personalidade política que não só ocupava cargo de relevo no governo, como, mais importante até, se constituía numa autoridade inquestionável em assuntos relacionados aos portos. Afinal, sua vida política, pelo menos desde o governo Rodrigues Alves, esteve de algum modo relacionada com a questão dos portos: foi ele quem autorizou as obras do porto do Rio de Janeiro por conta da União, quando Ministro da Aviação, Indústria e Obras Públicas; posteriormente, presidiu uma comissão do Senado Federal encarregada de decidir sobre a administração do porto carioca; e mesmo o porto do Recife, suas obras de ampliação e modernização, teve nas esferas de poder deste senhor um forte aliado. É fácil de se entender, por conseguinte, o empenho da ACP em prestar-lhe homenagens. E não só por gratidão: o apoio político de Lauro Müller se recobria de inestimável valor para a consecução do pleito de administrar o porto.

² Relatório Anual da ACP, 1915, p. 20-22.

Pelo exposto, parece ser bastante evidente que, frente à ambição de conseguir um retorno material específico – a administração do novo porto –, o patriciado urbano, através de seu órgão mais representativo, tentou obter o apoio de uma personalidade política que poderia se constituir em importante aliado. Por outro lado, contudo, deve-se ter em consideração que o envolvimento dessas elites não se resume à lógica material e do cálculo. Ou antes, tal lógica passava necessariamente pela construção de uma representação da cidade como sendo uma cidade progressista, o que vale dizer moderna. Pois tão-somente uma cidade desse tipo seria propícia aos negócios. Em outros termos, o que se queria era evidenciar o quanto a classe de proprietários locais era moderna e partidária do progresso – tinham até uma cidade com feições bem próximas com o que de mais moderno, cosmopolita e civilizado havia por essas partes do mundo. E, sob mais de um ponto de vista, o porto era de fato o marco zero de qualquer iniciativa neste sentido (LUBAMBO, 1991).

Estevão Pinto, conhecido historiador e etnógrafo da primeira metade do século XX, foi o autor escolhido para historiar os primeiros cem anos da existência da ACP. E já ele, na sua obra comemorativa do centenário, chamava a atenção para a prioridade inquestionável que as sucessivas diretorias da ACP davam a duas questões: os problemas relativos ao porto – suas obras, seu movimento, seus serviços, sua burocracia, etc. –, e os relativos ao fisco (PINTO, 1987). De tal sorte se dá essa prioridade nos assuntos debatidos nas reuniões e assembleias, que não há praticamente uma ata ou relatório sequer que não faça referência a um ou outro problema. Com efeito, se torna necessária uma verdadeira garimpagem para se ter acesso a informações outras que não as resultantes da pragmática cotidiana dos negócios; ou por outra, informações que, ainda que sejam fruto dessa pragmática, apontem para o que poderia ser entendido como uma preocupação com a urbs como um todo. As obras de ampliação e modernização do porto são bem apropriadas, uma vez que traduzem essas preocupações com bastante precisão.

Com efeito, em novembro de 1906, foi enviada urna representação ao Presidente da República que se iniciava do seguinte modo:

Não dependesse o futuro do Estado de Pernambuco do melhoramento do seu Porto, não fosse o ardente desejo que nos anima de ver este Estado aparelhado para prestar seu contingente ao engrandecimento material de nossa pátria, certo já teríamos abandonado a liça, depois de tantas desilusões sofridas.

Dando, contudo, prosseguimento à representação, argumentam os autores que, à parte as vantagens materiais, sem dúvida as mais importantes, restava ainda a má impressão que o porto causava aos visitantes, estrangeiros principalmente. Apelam

para o fato de que Afonso Pena, antes de assumir a presidência, ao vir visitar o estado, o fez num momento em que, coincidentemente, também se encontrava na cidade o Sr. Elihu Root, Ministro das Relações Exteriores dos Estados Unidos, e de como ele, Afonso Pena, nessa ocasião, teria se constrangido com a presença do ilustre visitante num porto tão acanhado. Diz o texto:

V. Exc. foi testemunha dos dissabores, das decepções a que estão sujeitos quantos vindos do estrangeiro demandam nosso porto. De volta de viagem ao Norte de nosso país, V. Exc. aportou a esta cidade quando aqui se achava ancorado o cruzador Charleston, a cujo bordo vinha o sr. Elihu Root de visita ao nosso país, e, certamente, como bom brasileiro, deveria sentir o coração oprimido, ao lembrar as considerações que aquele eminente estadista naturalmente faria sobre o nosso adiantamento, diante do desembarque que lhe oferecia uma praça considerada como uma das mais importantes do Brasil. E isso que V. Exc. deve ter sentido naquele momento, nós, os pernambucanos, sentimos constantemente, quando diante dos transatlânticos surtos no lamarão, repletos de passageiros, consideramos quanto lhes parecerá insignificante e miserável a nossa bela cidade de que, do ponto de onde se acham, não podem descortinar mais que as edificações situadas à beira do cais, e que não podem visitar senão arriscando a vida em frágeis batéis³.

A citação acima demonstra bem o quanto a articulação discursiva dos seus autores trai a duplicidade das intenções. A cidade é reduzida a um empório, a uma praça comercial – das mais importantes do país, ressalta o texto – mas, ao mesmo tempo, não deixa transparecer todo seu potencial mercantil ao visitante. Contrariamente, o que este consegue perceber, é o que aquela primeira impressão do porto e do bairro portuário lhe transmite: uma imagem de cidade mesquinha na importância e na potencialidade. Uma imagem que desvirtua a vocação para o progresso que a cidade, naturalmente bela, teria. Que chega mesmo a ser fonte de constrangimento e sentimento de inferioridade, e que, portanto, precisava de urgente mudança a fim de que o potencial contido fosse liberado. Daí toda a premente necessidade de se ampliar e alargar a área de atracagem dos navios, modernizar os equipamentos de armazenagem, embarque e desembarque de mercadorias e pessoas, e facilitar o acesso rodoferroviário ao porto. Mas não apenas isso. Antes, para que tudo isso fosse adequadamente realizado, mister se fazia que o bairro portuário tivesse também suas feições remodeladas. Só assim a obra se faria completa.

Efetivamente, ao se iniciarem em 1908, as obras do porto foram acompanhadas por profundas alterações no traçado urbanístico do atual bairro do Recife. Para tanto,

³ Relatório Anual da ACP, 1907, p. 38-39.

não foram suficientes algumas esparsas demolições. Muito pelo contrário, vastas áreas foram demolidas – quarteirões e mais quarteirões –, não se poupando nem mesmo sítios ou construções de significativa importância histórica, a exemplo da Matriz do Corpo Santo, primeira edificação religiosa da cidade, demolida em 1914⁴. É nesse contexto que se dá uma redefinição no estilo arquitetônico característico do local, com os velhos prédios coloniais sendo demolidos e substituídos por outros projetos inspirados no ecletismo e neoclassicismo, obedecendo todos a um mesmo gabarito, agrupados em lotes de dimensões significativamente superiores aos originais, ladeando duas largas avenidas abertas nesta ocasião e que projetavam, a partir do Porto, uma vista cenográfica da cidade.

Se, todavia, há uma clara e estreita relação entre as obras do porto e a redefinição urbanística do bairro do Recife – uma vez que tais obras implicariam, por exemplo, em ampliação das instalações portuárias, invadindo dessa forma espaços do bairro vizinho –, o mesmo não pode ser dito quanto à alteração do perfil arquitetônico do bairro. Ou seja, se esse remodelamento arquitetônico se deu, não foi por decorrência das obras portuárias, mas sim em resposta a outro tipo de demanda – esta, de ordem mais do simbólico. Era preciso que, de imediato, se não toda a cidade, pelo menos o bairro que abrigava o centro financeiro e comercial da província tivesse a imagem adequada e sintonizada com o progresso tão intensamente desejado.

O forasteiro que nos visita e [ilegível] percorrer o bairro novo do Recife, se sente empolgado logo [ilegível] contemplação dos seus suntuosos edifícios dominando as novas artérias, onde há uma intensa vida comercial, dificilmente pode conceber o que foi aquela parte do Recife, há menos de 15 anos atrás.

O que as remodelações úteis e [ilegível], tudo demolido, tudo reformado, tinham de tudo adaptar às nossas necessidades de povo [ilegível] e laborioso⁵.

À cidade, portanto, se impunha a necessidade de apartar-se do seu passado colonial arcaico. Nada melhor que destruir os emblemas desse passado que se queria eliminar e substituí-los por outros mais afeitos à nova cidade que deveria nascer. É em busca da satisfação desse anseio que se dá toda a preocupação em remodelar a arquitetura do bairro do Recife. Evidentemente que a ACP partilhava desse ideal remodelador/embelezador:

⁴ Entre outras, teriam sido totalmente arrasadas e conseqüentemente, deixado de existir, as seguintes ruas, com seus casarios: do Comércio, do Torres, beco José Caetano, beco largo, beco do Pyndóba e travessa do Corpo Santo. Cf. Revista de Pernambuco, ano 1, nº. 5, nov. 1924.

⁵ Revista de Pernambuco, ano 1, n. 5, nov. 1924.

Quanto às obras das novas avenidas, também ressalta a olhos nus o seu progresso, estimulado, quer por parte da Comissão Fiscal do Governo da República, esforçando-se por facilitar as desapropriações e demolições dos prédios necessários ao seu embelezamento, quer pelos particulares e empresas construtoras [...] dando-nos, em breve, a satisfação de ver nossa capital transformada numa cidade moderna e elegante, colocando-a no plano das mais belas do Brasil.

Porém, mais que apenas partidária desse ideal, a ACP vai mesmo chegar a propor medidas que agilisassem as mudanças na arquitetura local: solicita, através de representação ao Conselho Municipal do Recife, isenção fiscal para aqueles que, num prazo mais curto, concluíssem as novas construções no bairro do Recife⁶.

É dentro desse contexto, ainda, que a Associação inicia as *démarches* para a construção de sua nova sede. Desposa, para isso, um discurso modernizador/embelezador, e do alto papel social que a mesma desempenhava, para, sem pudores de espécie alguma, lançar uma série de reivindicações aos governos federal, estadual e municipal, no sentido de ver-se livre de obrigações que representariam aumento do custo de construção, ou de ser agraciada com subsídios e isenções fiscais⁷. Como resultado da pressão exercida, recebeu uma carta do Deputado Federal Antônio José da Costa Ribeiro, em que este comunica ter recebido instruções do governador da época, Dantas Barreto, para articular uma atuação em conjunto com a bancada pernambucana, no sentido de obter do Congresso Nacional um auxílio para a construção do novo edifício-sede. O *lobby* não foi em vão. O Ministério da Agricultura teve seu orçamento emendado, de forma a se introduzir um dispositivo destinando uma verba de 100 (cem) contos de réis à Associação (PINTO,1987, p. 09 e 19). Resultado também de seu inominável empenho, a ACP viu ser mais do que duplicado (de 94 para 250 contos de réis) o valor referente à indenização do prédio da velha sede, demolido para a abertura das novas avenidas.

O que é interessante nisso tudo é que o notável empenho da ACP não foi apenas no sentido de obter facilidades materiais para a construção de sua nova sede. Muito se esforçou ela para que este novo edifício tivesse todos os atributos capazes de provocar um forte impacto, seja pela beleza, seja pela grandiosidade. Um impacto que fosse capaz de despertar o sentimento de que se caminhava célere rumo a um progresso sem retorno e cuja manifestação mais pura estava exatamente no grau de

⁶ Relatório Anual da ACP, 1912, pp. 24/25.

⁷ As preocupações com a nova sede da ACP podem ser acompanhadas pelas atas de 13/10/10, pp. 249-252, do vol. VIII; e mais as de 23/04/12, p. 10 e verso; de 07/05/12, p. 11 e verso; de 16/08/12, p. 17 e verso; e outras até 04/11/15, p. 58-59, todas essas do vol. XI.

civilidade e embelezamento que a cidade atingia. O “palacete do comércio”, expressão que passa a vigorar para se denominar a nova sede da Associação, e exatamente por ser a manifestação mais visível e concreta do imaginário desse patriciado urbano, deveria, necessariamente, ser sua mais fiel tradução. De tal modo esteve, desde o início, a construção da nova sede marcada por esse objetivo, que ocorreu, inclusive, a desclassificação de um dos projetos arquitetônicos apresentados à concorrência aberta, na medida em que o mesmo, segundo parecer da comissão julgadora, deixava “muito a desejar quanto à ornamentação”, não apresentando “*o aspecto monumental que devem ter edifícios desta natureza*”⁸.

Tal projeto só poderia ser mesmo desqualificado, afinal, era justamente a grandiosidade, a monumentalidade, a imponência o que se buscava; pois só elas seriam capazes de proporcionar o impacto necessário para criar-se uma aura envolvente de progresso, de avanço inquestionável rumo a um futuro glorioso. Era preciso criar uma imagem de sócio do clube da modernidade. E essa imagem precisava ser compartilhada por todos. Na mente de cada um devia estar a certeza de que a cidade se modernizava, e que isto era positivo. Tornava-se necessário, portanto, que a cada momento essa atmosfera fosse recriada, reafirmada.

Em 1915, o relatório da ACP reproduz uma reportagem do *Jornal Pequeno* sobre o seu novo edifício-sede, a ser inaugurado. Esta reportagem traz uma descrição dos detalhes arquitetônicos da obra, e finaliza afirmando que tal empreendimento “notabiliza tanto a nossa arquitetura como o nosso senso estético, a nossa capital como o nosso comércio”. Logo em seguida, o relatório reproduz outra reportagem; já, agora, sobre a inauguração.

A festa foi imponente, sob todos os pontos de vista, e teve o comparecimento das mais altas autoridades do Estado, representantes de todas as classes, famílias, etc. O edifício estava profusamente iluminado. Três bandas de música militares tocavam, cada uma num dos três pavimentos. Grande massa popular estacionava nas imediações.

Como se pode perceber, a festa de inauguração procurou por todos os meios reproduzir, e, se possível, ampliar a sensação de maravilhoso que o edifício, por si só, já procurava criar. Deve a isso, todo o clima de espetáculo, capaz de atrair e envolver as massas populares nessa projeção de uma nova sociedade marcada por um progresso avassalador. Senão, observe-se o que disse o orador oficial, Cel. Antônio Pinto Lapa:

⁸ Relatório Anual da ACP, 1911, p. 2. No relatório de 1917, depois, portanto, da inauguração da sede, surge uma seção intitulada Visitantes da Associação Comercial, na qual aparecem transcritos registros feitos no livro de visitas, do tipo: “Tive o prazer de visitar hoje com minha família o majestoso prédio nobre da Associação Comercial de Pernambuco, que honra o Estado e País”. Grifo meu.

Produto, talvez, de iguais esforços – ruína o seu primitivo edifício aos golpes vibrados pela picareta demolidora do progresso e da civilização, que invadiram vitoriosamente a nossa urbs. Era necessário que a nova construção atingisse a altura desse progresso benéfico, que transformava, como que miraculosamente, a nossa bela capital⁹.

São palavras bastante eloquentes, que dispensam maiores comentários. Não obstante, há elementos implícitos a essas construções discursivas que merecem ser ressaltados. Em particular, a identificação do ideal de progresso com o de civilização; de como esse processo civilizatório se mostrava inexorável; e, finalmente, de quanto tudo isso precisava ser compartilhado com as *massas*. Mesmo que elas não fossem absorvidas por essa modernidade verdadeiramente excludente, ainda assim era imprescindível que o efeito de maravilhamento as envolvesse.

De maneira correlata, a vasta obra de calçamento da cidade, que a prefeitura, em 1920, se empenhou por realizar é igualmente ilustrativa do que se tem argumentado ao longo deste artigo. A personagem central dessa trama foi o Cel. Eduardo de Lima Castro, figura de grande projeção na política e nos negócios por essa época, e que havia exercido a presidência da ACP por duas vezes, tendo feito parte de outras tantas direções. Era ainda chefe da “conceituada firma” Moreira Lima & Cia; ex-deputado estadual; futuro candidato, em 22, com a morte do então governador José Rufino Bezerra, ao governo do estado, e à época prefeito, a convite do mesmo José Rufino – usineiro, ex-Ministro da agricultura, e membro, com sua firma J. Rufino & Cia, da Associação Comercial.

Para a execução das obras de calçamento, que atingia proporções consideráveis para época, certamente que concorreram razões de ordem político-eleitoral. A flagrante pressa com que o prefeito Lima Castro quis dar termo aos trabalhos de calçamento, e sua posterior candidatura ao governo do estado deixam entrever este viés, em que a magnitude da obra se constituiria numa espécie de cabo eleitoral. É evidente, contudo, que isto não é explicação suficiente para o caso. Nem tampouco o envolvimento da ACP se dá tão simplesmente como meio de fortalecer politicamente um dos mais prestigiados membros de sua corporação. O fato, porém, é que se deveu a uma subscrição promovida pela Associação a obtenção dos 8 mil contos de réis necessários à obra. Esse intenso envolvimento com as obras de calçamento são de ordem a poder caracterizar a entidade quase que coautora, junto com a prefeitura, das mesmas.

⁹ Relatório Anual da ACP, 1915, p. 120-125.

Para a obtenção dos recursos que seriam necessários, o prefeito compareceu a uma assembleia extraordinária da ACP, convocada para este fim. O *Jornal do Commercio*, de propriedade de uma das famílias mais prósperas de empresários urbanos (os Pessoa de Queiroz, primos do então Presidente Epitácio Pessoa), na sua edição de 22/07/20 publicou uma extensa matéria relatando o desenrolar da assembleia, chegando mesmo a reproduzir os discursos proferidos. Posteriormente, o relatório anual da ACP, referente ao ano de 1920, transcreve toda a matéria do *Jornal do Commercio*. Como tudo o mais que dissesse respeito à modernização da cidade naquela quadra, a justificativa se fundava sempre na dupla perspectiva de higiene pública e do embelezamento estético da cidade. Neste sentido, pregava Lima Castro:

Sem o calçamento, não poderemos atender nem à estética, nem à higiene, nem ao conforto, nem à intensidade da vida moderna que precisa de meios fáceis de comunicação para produzir, criar, gerar e não se estiolar no charco das coisas estagnadas.

As palavras de Lima Castro faz emergir outra dimensão justificadora da ação: só ela torna a cidade apta ao progresso inerente à modernidade; só ela é capaz de criar esta adequada e desejada imagem.

Sem o calçamento, o Recife de hoje, com os seus imponentes edifícios, suas elegantes habitações, seus jardins, seus parques, reformados ou a construir, será o mesmo Recife de antanho, de aspecto sujo e ignóbil, a expor-nos, a nós mesmos, e às numerosas colônias de estrangeiros que nos procuram, como um povo retrógrado, desleixado e incapaz de solucionar, por si mesmo, os grandes problemas de que dependem seu bem-estar e conforto.

Mais à frente, ainda em seu discurso, asseverava Lima Castro que com o calçamento tudo seria diferente: “O aspecto da cidade e subúrbios se modificará imediatamente, *passando da impressão de miséria e desleixo que agora causam a uma outra de asseio, ordem e progresso*, que nos recomendará a quantos nos visitarem.”

A exposição do prefeito é explícita. Eis o porquê dele, Lima Castro, prefeito/comerciante, se sentir a vontade e seguro quanto ao seu pleito, “[...] porque nada venho aqui pedir para mim e sim muito para nós”. Afinal, o seu programa de governo, dizia ele, “[...] se resume num programa que tem sido o vosso em todos os tempos”. Consequentemente, “[...] por ser o programa *de todos nós desejosos de um Recife modernizado, belo, progressista e admirado, não podia deixar de merecer o apoio geral e, especificamente, o apoio de minha classe.*”

A segurança com que o prefeito sustentava sua proposição não era fruto unicamente de uma verve afeita às coisas da política; provinha, antes, de seu agudo senso prático de comerciante; o que lhe dava a certeza de poder convencer seus pares

quanto ao mesmo. Para isso contava com dois trunfos. Um primeiro, de que estava a propor um negócio – “que se não é ótimo, é bom, porque é seguro” –: um empréstimo, garantido por lei, com juros de 7% ao ano. Já o segundo trunfo era, sem dúvidas, mais importante, uma vez que o calçamento traria amplos benefícios no transporte das mercadorias a serem comercializadas: “Deverão ser calçadas de paralelepípedos *todas as vias de acesso às estações de caminho de ferro, cais, etc.* de maneira a facilitar o tráfego de mercadorias, *reduzindo, necessariamente, o custo dos transportes*”¹⁰.

Como se vê, a importância que o prefeito dava ao calçamento não era unicamente em função do que isto poderia significar em termos de projeção na política local; sua sensibilidade de burguês estava alerta para toda a potencialidade que uma obra desta natureza teria e os consequentes ganhos materiais que a acompanhariam. Logicamente que à Associação, como bem comprova o resultado da assembleia extraordinária, também não faltou esta mesma percepção.

Entretanto, se tais atrativos de ordem material eram suficientes para justificar a adesão do patriciado urbano ao projeto apresentado, o mesmo já não se pode ser dito quanto à sua legitimação frente à sociedade. E, enquanto dimensão do poder público, à prefeitura cabia legitimar esse projeto por outros meios. Mais uma vez pode-se ver aqui o esforço de agregar contingentes ampliados da população urbana à euforia que significava ter uma cidade moderna. Era preciso que ela partilhasse deste mesmo ideal; daí porque todo um espetáculo era montado para louvar a conquista de mais uma etapa deste processo civilizador/modernizador.

A exemplo do que ocorrera quando da inauguração da nova sede da ACP, ao inaugurar o calçamento da rua Imperial – simbolizando o conjunto de sua obra –, a prefeitura organizou uma festa que era ao mesmo tempo uma proclamação. Houve corso e batalha de flores, confetes e serpentinas (como se carnaval fosse); fogos de artifício espocaram num show pirotécnico; ornamentou-se a rua com três arcos do triunfo (como que para dizer que uma guerra – contra o atraso – estava sendo ganha); coretos para dez bandas de música garantiriam o clima de festa; e lâmpadas de duzentas mil velas iluminariam o cenário do espetáculo armado para um povo que poderia contar com os bondes extras que a Pernambuco Tramways faria rodar para o local.

Naturalmente, o esforço para envolver largos contingentes da sociedade local com o ideal do moderno, que a festa espetáculo descrita acima parece querer indicar, não se dava como resultado de uma fria lógica cujo fim era o logro e a manipulação. Há

¹⁰Para as citações referentes ao calçamento, ver Relatório Anual da ACP, 1920, p. 102 a 116. Grifos meus.

um imaginário social que está a moldar os desejos e demandas não só do povo, mas também, com mais propriedade ainda, das próprias elites e seus dignatários.

De certa maneira, é esta a lógica que subjaz ao incomum interesse da Associação Comercial pela passagem de aviadores pelo Recife. Afinal, nada poderia personalizar melhor os tempos modernos que esses audazes pilotos que cruzavam oceanos e continentes em suas máquinas voadoras. E a toda e qualquer cidade sintonizada com esse espírito, cabia prestar as mais altas homenagens que estivessem ao seu alcance: fizeram-se recepções, discursos e festas; fechou-se o comércio (caso raro, só mesmo uma aristocrática partida de “football” entre os não menos aristocráticos Botafogo Club do Rio de Janeiro, e o Sport Club do Recife, mereceu igual consideração); ofereceram-se prêmios em dinheiro (50 contos de réis); comemorou-se, enfim, como se a mera passagem desses aviadores fosse prova cabal de que o Recife fazia parte do circuito da modernidade – e não uma parada oportuna, tendo em vista sua privilegiada posição geográfica. De qualquer sorte, o que ressalta aqui é a estreita associação entre eventos festivos afeitos ao gosto mundano das elites locais e uma aura de progresso. Mais propriamente, tratava-se de revestir novas formas de sociabilidades mundanas com o signo da modernidade¹¹.

Entretanto, o que verdadeiramente importa observar é que, conforme se procurou evidenciar neste artigo, se remodelar as cidades, embelezá-las, destituí-las de suas feições coloniais, eram, todas essas, palavras de ordem de grande aceitação e repercussão na época, o que estava em jogo, mais do que construir uma cidade moderna, era construir uma imagem de cidade moderna. Mais que atender a uma necessidade de reestruturação urbana, o que desponta é o caráter simbólico –de proclamação – que as ditas reformas assumiam (Needell, 1993; Schorske, 1988.). Nesse hiato por certo que residia uma das primordiais razões da parcialidade de nossa modernidade. De seu caráter ornamental e excludente.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Carlos R. Monteiro. A cidade como um corpo são e belo: o pensamento urbanístico do engenheiro Saturnino de Brito. In: FERNANDES, Ana, GOMES, Marco A. A. de F. (orgs.) **Cidade e História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. Salvador: UFBA, p. 77-85, 1991.

¹¹ Para o futebol, ver vol. X, atas de 27/01/19; para as diversas homenagens aos aviadores ver do vol. X, atas de 03/04/22, de 10/04/22, de 07/06/22 e de 07/08/22; vol. XI, atas de 27/01/26, 28/10/26 e de 03/06/27.

BEGUIN, François. As maquinarias inglesas do conforto. In: **Espaço e Debates**: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, São Paulo, ano 11, n. 34, p. 39-51, 1991.

BERNARDES, Denis. **Recife**: o caranguejo e o viaduto. Recife: Ed. Universitária, 1996.

BRESCIANI, M. Stella Martins. Permanência e ruptura no estudo das cidades. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio F. (orgs.). **Cidades e história**: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. Salvador: UFBA, p. 11-26, 1992.

_____. Cidades e urbanismo: uma possível análise historiográfica. **Politeia**: História e Sociedade, Vitória da Conquista, v. 9, n. 1, p. 21-50, 2009.

CASTORIADIS, Cornelius. **A instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

FREYRE, Gilberto. **Manifesto regionalista**. 6. ed., Recife: IJNPS, 1976.

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

MOREIRA, Fernando Diniz. **A formação do urbanismo moderno no Brasil**: as concepções do engenheiro Saturnino de Brito. Recife: UFPE, 1992.

NEEDELL, Jeffrey D. **Belle époque tropical**. São Paulo: Cia das Letras, 1993.

PECHMAN, Robert Moses. Um olhar sobre a cidade: estudo da imagem e do imaginário do Rio na formação da modernidade. In FERNANDES, Ana e GOMES, Marco A. A. de F. (orgs.). **Cidade e História**: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. Salvador: UFBA, p. 33-43, 1991.

PECHMAN, Sérgio; FRITSCH, Lilian. A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.5, n.8/9, p. 129-159, set. 1984 / abr. 1985.

PESAVENTO, S. J. **Imaginário da cidade**: representações do urbano (Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre). Porto Alegre: Ed. da Universidade, 1999.

PINTO, Estevão. **A Associação Comercial de Pernambuco**: livro comemorativo do seu primeiro centenário (1639-1939): edição fac-similar. Recife, 1987.

SARGES, M. de Nazaré. **Riquezas produzindo a belle époque**: Belém do Pará (1870-1910). Recife: UFPE, 1990.

SCHORSKE, Carl. **Viena fin-de-siècle**. São Paulo: Cia das Letras, 1988.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. **O orfeu extático na metrópole**. São Paulo: Cia das Letras, 1992.