

A construção da ponte Raul Veiga: política e comemoração do Centenário da Independência em Santo Antônio de Pádua no ano de 1922

Raul Veiga Bridge building: politics and commemoration of the Centenary of Brazilian Independence in Santo Antônio de Pádua in the year 1922

Raimundo Helio Lopes^{*}
 Emanuele Silva Almeida^{**}
 João Pedro Rodrigues^{***}
 Maria Clara Vieira^{****}
 Maria Eduarda Vieira^{*****}
 Mariana Blanc Pereira^{*****}

O presente artigo busca analisar a história da construção da ponte Raul Veiga, principal patrimônio histórico do município de Santo Antônio de Pádua. A obra está relacionada com a política fluminense das décadas de 1910 e 1920, no geral, e com as comemorações do Centenário da Independência do Brasil em 1922, em particular. Desse modo, só é possível compreender os muitos significados dessa ponte para a população de Santo Antônio de Pádua se sua construção for pensada junto à efeméride da independência, evento grandioso em todo o país, mas particularmente conturbado no contexto político fluminense.

The present article intends to analyze Raul Veiga Bridge building history, the main historical heritage of the municipality of Santo Antônio de Pádua. The building is generally connected to Rio de Janeiro's state politics in the 1910s-20s decades and particularly with the commemorations of the Centenary of Brazilian Independence. Thus, understanding the significance of this bridge to the population of Santo Antônio de Pádua is just possible if its building is related to the independence anniversary, meaningful event for the country, but particularly troubled in Rio de Janeiro's political context.

Palavras-chave: Ponte Raul Veiga. Santo Antônio de Pádua. Política. Centenário da Independência do Brasil.

Key words: Raul Veiga Bridge. Santo Antônio de Pádua. Politics. Centenary of Brazilian Independence.

^{*} Doutor em História, Política e Bens Culturais pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil da Fundação Getúlio Vargas (Cpdoc/FGV). Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense *campus* Santo Antônio de Pádua, RJ - Brasil. E-mail: raimundo.lopes@iffluminense.edu.br.

^{**} Aluna do curso Técnico em Edificações do *campus* Santo Antônio de Pádua do IFFluminense. Bolsista do projeto "Tecendo sentidos: cultura, memória e história de Santo Antônio de Pádua", financiado pela Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj). E-mail: ealmeida00@gmail.com.

^{***} Aluno do curso Técnico em Automação do *campus* Santo Antônio de Pádua do IFFluminense. Bolsista do projeto "Centro de Memória do *campus* Santo Antônio de Pádua: Território, Memória e Cultura", do Instituto Federal Fluminense. E-mail: joao.rodriguesdias@hotmail.com.

^{****} Aluna do curso Técnico em Administração do *campus* Santo Antônio de Pádua do IFFluminense. E-mail: mcvieira@gmail.com.

^{*****} Aluna do curso Técnico Integrado ao Médio do *campus* Santo Antônio de Pádua do IFFluminense. Bolsista do projeto "Memória das águas: o Rio Pomba e a cidade de Santo Antônio de Pádua", financiado pela Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj). E-mail: dudsg.vieira@gmail.com.

^{*****} Aluna do curso Técnico em Administração do *campus* Santo Antônio de Pádua do IFFluminense. Bolsista do projeto "Centro de Memória do *campus* Santo Antônio de Pádua: Território, Memória e Cultura", do Instituto Federal Fluminense. E-mail: marianabpereira8@gmail.com.

1 Introdução

A ponte Raul Veiga é, certamente, o mais simbólico patrimônio histórico e cultural de Santo Antônio de Pádua. A bela ponte está presente em muitos materiais visuais da divulgação do município e de eventos que ocorrem na cidade. Não há cartão postal no qual seu formato não esteja retratado, nem referência à cidade na qual ela não seja citada. Uma rápida olhada nos *sites* da prefeitura e da Câmara de Vereadores – exemplos fortes e significativos – confirma essa constatação¹.

Além de marco visual, vale lembrar que toda ponte tem como função precípua ser uma construção que serve de ligação entre dois pontos isolados. Assim, entender a ponte é também entender o principal elemento ambiental, cultural, social e geográfico de Santo Antônio de Pádua: o rio Pomba.

O rio Pomba nasce no município de Barbacena, em Minas Gerais, e deságua no rio Paraíba do Sul, entre os municípios de Itaocara e Cambuci, já no estado do Rio de Janeiro. Santo Antônio de Pádua é uma das cidades cortadas por suas águas, sendo ela uma das maiores em extensão nesse quesito.

Muito além de um elemento exclusivamente natural, o rio Pomba divide e une Santo Antônio de Pádua em muitos sentidos. Tal feito é percebido por duas visões: os cidadãos comumente localizam-se na cidade falando sobre os dois lados divididos pelo rio, o que gera uma ideia de divisão do espaço paduano. Entretanto, o rio é um elemento comum às duas partes, e as liga entre si, criando um importante espaço de sociabilidades entre os moradores. Quando algo acontece ao rio, toda a cidade é afetada, independente de se morar à margem esquerda ou direita.

Isso fica mais evidente durante as enormes cheias que assolam o município. Elas são eventos que acontecem com certa frequência, mas nunca da mesma maneira. Os moradores da cidade ficam aterrorizados com elas e, mesmo sabendo que as enchentes virão e sempre se referindo a elas, não estão preparados para enfrentá-las. Nesse sentido, pode-se dizer que, certamente, muitas das memórias de Santo Antônio de Pádua são tecidas pelas águas do rio. Dito de outra forma, o rio Pomba está marcado na memória afetiva e coletiva dos moradores da cidade, quer seja por sua beleza e importância, quer seja pelas ocasionais cheias que aterrorizam e causam inúmeros transtornos².

Desse modo, assim como o rio Pomba, e justamente por isso, a ponte Raul Veiga está imensamente marcada no cotidiano citadino, seja como referência geográfica (“o lado de lá ou de cá da ponte?”), ponto de encontro (“nos vemos na ponte depois da aula”) e lugar intenso de passagem de pessoas, carros e bicicletas (“*Me dá uma carona? Me pega na ponte...*”).

Entre os moradores de Pádua, a ponte Raul Veiga é mais conhecida por seus nomes populares: “Ponte Velha”, “Ponte do Meio” e “Ponte dos Arcos”. O último reflete

¹ Ver <<http://www.santoantoniodepadua.rj.gov.br/>> e <<http://www.camarapadua.rj.gov.br/>>.

² A relação entre o Rio Pomba e as memórias dos cidadãos é o eixo principal das ações e pesquisas envolvendo o Centro de Memória do campus Santo Antônio de Pádua e do projeto de Pesquisa Memória das Águas, com bolsistas do CNPq e da Faperj.

sua mais imponente característica arquitetônica: os seis arcos paralelos que a adornam. Os dois primeiros nomes revelam outros pontos. Por ser a ponte do “meio”, fica evidente que há outras pontes, mais a jusante e a montante do rio Pomba³ e de construções recentes. Ao ser chamada de ponte “velha” – vale dizer, o mais popular dos seus nomes não oficiais – é notório que ela tem uma história, que é, nos dizeres populares, “velha”, ou seja, é “antiga”, pouco lembrada ou quase esquecida. O único elemento explicativo presente na ponte é uma pequena placa, difícil de ser lida, no alto do arco mais próximo da parte mais antiga da cidade, na qual se lê: “D^o Raul Veiga - Presidente do Estado. Homenagem do Município de Pádua. 12/X/1922”. A data apresentada, certamente, indica porque ela é chamada de “velha”.

É justamente motivado pelo pouco conhecimento que os moradores têm da história de sua mais importante e simbólica ponte e pela pouca reflexão histórica que há sobre sua construção, que este texto – baseado em pesquisa empírica ainda pouco desenvolvida sobre este objeto de estudo – se justifica.

2 Outras travessias

A história da ponte Raul Veiga não começa com sua construção, pois, antes de sua existência, já era comum e necessária a travessia entre as duas margens do rio Pomba. Heitor de Bustamante, no seu famoso livro *Sertões dos Puris*, obra de referência sobre a história da cidade de Santo Antônio de Pádua⁴, revela-nos aspectos dessas outras travessias. Diz esse autor que “a primeira ponte foi construída pela Estrada de Ferro Santo Antônio de Pádua em cumprimento de cláusula contratual e entregue ao município em 9 de janeiro de 1883” (BUSTAMANTE, 2014, p. 425). Tal cláusula se refere à “modificação do traçado primitivo da estrada [de Ferro], levando-a para o lado direito do rio Pomba” (BUSTAMANTE, 2014, p. 94) e não ao esquerdo, como anteriormente acordado.

O debate concentrou-se entre construir uma ponte que atravessasse o rio Pomba e levasse o trem para a margem esquerda, mais urbanizada e povoada no século XIX, ou fazer o trem passar pela margem direita, com menos moradores, mas que não necessitava da ponte férrea para a passagem da locomotiva sobre o rio. A margem “vencedora”, consequentemente, abrigaria a estação de passageiros.

Foi escolhida a segunda opção. Assim, diante da iminente necessidade de maior trânsito de pessoas para a margem menos habitada, atraídas pela locomotiva

³ O município de Santo Antônio de Pádua possui outras 4 pontes: a chamada “ponte de Ferro”, em referência a sua estrutura; a “ponte Nova”, que tem seu nome devido a sua recente construção; a “ponte da Rodoviária”, próxima da qual se tem a rodovia RJ-186, e grande fluxo de carros; e por fim a “ponte do Nando”, que tem esse nome devido ao ex-prefeito Fernando Padilha que a construiu em sua administração. As pontes podem ser classificadas por níveis de tráfego, sendo a ponte Raul Veiga para veículos de pequeno e médio porte e pedestres; a “ponte de Ferro” e “ponte Nova” para o tráfego prioritário de pedestres; e a “ponte da Rodoviária” e a “ponte do Nando” para veículos pesados, médio e de pequeno porte, além de pedestres.

⁴ Nascido em 1879, Heitor de Bustamante constrói uma obra monumental sobre Santo Antônio de Pádua, tratando, em especial do século XIX até a segunda metade do XX. Concentra sua escrita no que considera os grandes elementos da cidade, além de personalidades e fatos pitorescos. Utiliza-se de grande número de fontes – que transcreve constantemente e em grandes trechos –, de depoimentos orais que colheu informalmente e da própria memória. A primeira edição de *Sertões dos Puris* é de 1971.

que encurtava distâncias, “a companhia assumiu com os habitantes da outra banda o compromisso de construir imediatamente uma ponte em frente à vila de Pádua, ligando as duas margens.” Logo a empresa “deste compromisso desobrigou-se, entregando-a ao trânsito” (BUSTAMANTE, 2014, p. 94) e passando as responsabilidades sobre a ponte à Câmara Municipal da Vila. Assim, foi construída a primeira ponte de passagem sobre o rio Pomba no ano de 1883, ainda durante o Império.

Mas, quais as características dessa ponte? Algumas informações surgem menos de dez anos depois, já no período republicano. Um trecho de uma ata da Secretaria da Intendência Municipal, de 6 de abril de 1892, diz:

O conselho da intendência municipal chama concorrentes para o fornecimento de madeiras para o conserto da ponte que atravessa o rio Pomba nesta cidade, cujo fornecimento será feito do modo seguinte: 800 pranchões com 5 metros de comprimento, 20 centímetros de largura e 10 de grossura; 32 vigas de 12,50m de comprimento; 12 ditas com 12 metros; 4 ditas com 14 metros; 4 ditas com 12,50m; 8 ditas com 13,50m, todas com 40 centímetros de grossura. Estas madeiras serão de brauma, sucupira, peroba, ipê-boia, ipê-preto e sapucaia e serão postas no local da obra (BUSTAMANTE, 2014, p. 517).

Ainda no século XIX, as pontes sobre o rio Pomba eram de madeiras nobres – em muito utilizadas pelas características de durabilidade e resistência – e sua construção obedecia a técnicas específicas, como fica claro com a minuciosa descrição dos tipos de árvores e formatos de cortes que seriam utilizados. A reforma foi mais longa que o esperado. Sua inauguração ocorreu apenas em novembro de 1894 (BUSTAMANTE, 2014, p. 424), mas o resultado parece ter sido satisfatório. O jornal *Correio de Pádua* informava a seus leitores que:

Felizmente já estamos livres da maldita barca, são estas as palavras do[s] comerciante[s] da cidade. E com justa razão, pois creem eles que agora terão os carretos mais em conta. A nós, entretanto, cabe-nos o dever de dar parabéns aos arrematantes dessa obra, pois, na verdade foram infatigáveis, conseguindo vencer as dificuldades que se antolhavam à realização deste melhoramento. (CORREIO DE PÁDUA, 4 nov. 1894 apud BUSTAMANTE, 2014, p. 523).

Uma ponte que permitisse o trânsito de pessoas entre as duas margens, de modo seguro e sem a complicada travessia por barcos que lutavam contra a correnteza, trazia à cidade muitas mudanças na sociabilidade, nos encontros e também na economia, como exaltou o jornalista, já esperando preços mais baratos de mercadorias ao consumidor. As dificuldades envolvendo a travessia do rio Pomba por barcas ficam exemplarmente descritas nas palavras de outra memorialista da cidade. Segundo Rita Amélia Serrão Piccinini, as travessias eram feitas em:

uma balsa sobre dois botes (barcos de fundo reto, chato), solta, sem cabo de aço, governada por um leme, tocada por uma manivela, acionando as pás que moviam a balsa. A manivela, chamada *veio*, era movida à mão. Cabiam dez pessoas de cada vez. Pagava-se um mil réis por pessoa, e cinco mil réis por animal. Os cavalos eram desarreados e puxados pela rédea, nadando. Havia dois barqueiros, um para tocar a balsa, outro para receber o dinheiro dos passageiros (PICCININI, 2005, p. 60)⁵.

Essa reforma iniciada em 1892 e concluída dois anos depois foi uma verdadeira “reconstrução” da ponte, sendo assim considerada a segunda ponte sobre o rio Pomba na cidade, já que foi praticamente a construção de uma ponte nova. Ainda historicizando as pontes sobre o rio Pomba em Santo Antônio de Pádua, Bustamante afirma que uma nova ponte substituiu aquela entregue à população em 1894. Segundo o autor, em 1909, se deu a “construção da 3ª ponte de madeira [...] a cargo da Secretaria de Viação e Obras Públicas. Custou 25:000\$000” [vinte e cinco contos de réis] (BUSTAMANTE, 2014, p. 425-426).

As informações até aqui apresentadas nos permitem traçar uma trajetória de três pontes sobre o rio Pomba, todas de madeira até então. A primeira delas, em 1883, foi custeada pela iniciativa privada; a segunda, de 1894, inicialmente tida como uma “reforma”, foi bancada pelo poder municipal; e, em 1909, o poder público estadual assumiu o custo da construção da terceira. É importante destacar que sempre uma ponte substituiu a outra, no mesmo local do rio. A despeito das muitas possibilidades interpretativas que estas informações abrem, queremos ressaltar aqui um ponto fundamental para nossa narrativa: com o passar do tempo, cada vez mais as obras de pontes sobre o rio Pomba foram tomando mais vulto e importância, mostrando como a ligação entre as duas margens era cada vez mais intensa e, por isso, mais investimentos e responsabilidades públicas eram requeridos. Com os desgastes da terceira ponte, construída em 1909, essas conclusões ficam evidentes para possíveis funcionários de jornais do Distrito Federal que corriam o interior do Estado escrevendo pequenas matérias sobre os municípios, dentro das lógicas da política estadual e da política editorial do periódico:

É de grande proveito para este município, e de muitíssima necessidade, a construção da ponte sobre o rio Pomba, de há muito em ruína e pela qual, apesar disso, transitam milhares de pessoas, diariamente, além de grande número de carros e carroças carregados. Nas horas de embarque e desembarque, na estação de Pádua, da E. F. Leopoldina, aglomeram-se o povo, quase todo da cidade, que atravessa a carcomida ponte. Desde a grande enchente do ano passado, o povo vacilou em transpô-la. [...] [Mas], poucos dias mais, tanto gente como veículos, perdido o medo de, voltarão a passar, até que um dia... a ponte cai! E nesse dia, oxalá que não, tenhamos que lamentar a desídia do governo do nosso estado que

⁵ É provável que essa descrição se refira a travessias já no século XX, mas, mesmo com essa distância temporal, é possível ter uma boa ideia de como ocorriam no século XIX.

não atendeu ao clamor público. [...] Em nome, pois, do povo do município de Pádua, que é contribuinte dos cofres do Estado [...], pedimos encarecidamente que o governo do estado não retarde, mandando atacar o serviço, conforme o orçamento já feito, evitando, assim, o iminente desastre que evitará, com aplausos do povo do município. (O JORNAL, Rio de Janeiro, 8 dez. 1919. Telegramas e cartas dos estados, p. 6).

Essa citação mostra que a história das pontes sobre o rio Pomba acompanha a história da urbanização da cidade de Santo Antônio de Pádua. Por meio dela – e das outras fontes analisadas – é possível perceber a intensidade do povoamento nas margens, os deslocamentos por meio da estrada de ferro, como se dava o abastecimento do comércio e, até mesmo, informações sobre madeiras nobres utilizadas em construções de grande porte. No caso do jornal utilizado, além de levantar alguns desses pontos novamente – mas mostrando como muitas dessas questões aumentaram com o tempo e com a maior urbanização da cidade – fica evidente como os cidadãos cobravam maior ação do poder estadual no município. Das muitas questões que demandavam atenção pública no município de Santo Antônio de Pádua, a construção de uma ponte sólida que ligasse os moradores às duas margens do rio Pomba era, certamente, uma daquelas que mais requeriam atenção e cobrança.

A ponte construída em 1909, já deteriorada, sofreu mais ainda com a grande cheia do rio Pomba, ocorrida no ano de 1917. Essa enchente foi considerada a maior até então, inundando ruas e casas, desalojando muitos moradores e chamando a atenção dos cidadãos para o avanço constante das águas e os estragos que se seguiam. Sobre essa cheia e os estragos na ponte, escreve Rita Amélia Serrão Piccinini:

Entre onze e meia e meio-dia passou boiando um tronco de árvore grosso e enorme de uns 10 metros de comprimento [...] [que] desceu e bateu em uma das colunas de madeira da ponte com muita força, produzindo um enorme estrondo. Todos se assustaram. A ponte não caiu, ficando apenas avariada. Tombou no lado de baixo, mais ou menos no meio, mais próximo da margem direita. [...] A travessia tornou-se, então, perigosa. Quando os carros de bois passavam carregados de café, ou de outra mercadoria levada para ser despachada na estação, o carreiro descia e segurava o carro, controlando os bois para passar bem devagar. Era muito arriscado. Poderia tombar! (PICCININI, 2005, p. 58).

Como se vê, a ponte resistiu à colisão. Porém, não saiu ileso. Mesmo com uma reforma emergencial, que colocou “vigas e panchões” para sustentá-la, ela continuou instável e torta, mas ainda assim utilizada pelos moradores. Santo Antônio de Pádua continuava a sofrer com os males da grande cheia de 1917, quando o estado do Rio de Janeiro passou por uma mudança de governo, chegando ao poder, em 31 de dezembro de

1918, justamente aquele que batizaria a futura “ponte velha”: Raul Veiga. No entanto, o que o autor da carta publicada no jornal do Distrito Federal e há pouco citada não sabia era que Raul Veiga, tão logo iniciou sua administração, começou a agir para construir uma nova ponte em Santo Antônio de Pádua. Ou ao menos reparar a antiga.

3 A construção da ponte Raul Veiga

Nascido no atual município de Trajano de Moraes, em 24 de outubro de 1878, Raul de Moraes Veiga formou-se em engenharia civil em 1889, ano da proclamação da República. Trabalhou em Niterói como engenheiro da Comissão de Saneamento Básico entre 1904 e 1905. Nessa época, entrou em contato com Nilo Peçanha, então presidente do estado do Rio de Janeiro, ingressando, assim, no chamado “nilismo”, alcunha pela qual eram conhecidos os aliados e apoiadores do emite político fluminense. A partir daí, a carreira política de Raul Veiga decolou. Foi deputado estadual entre 1906 e 1909, sendo eleito, neste último ano, deputado federal. Permaneceu na Câmara dos Deputados até 1917. Em março de 1918, não conseguiu se reeleger deputado federal, mas, quatro meses depois, em julho, foi eleito presidente do estado do Rio de Janeiro, na legenda do Partido Republicano Fluminense (PRF), por indicação direta do próprio Nilo Peçanha. Neste momento, o “nilismo” vivia uma fase de grande esplendor político e a eleição de Raul Veiga não foi propriamente uma disputa eleitoral, já que ele foi candidato único, pois a oposição, os “antinilistas”, não conseguiu sequer lançar um candidato. Raul Veiga tomou posse do executivo estadual no último dia do ano de 1918, como era de praxe na Primeira República (ABREU; PAULA, 2014. p. 1357-1358)⁶.

Oito meses depois do início da administração, na *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do estado do Rio de Janeiro no dia 1º de agosto de 1919 pelo presidente Dr. Raul de Moraes Veiga* aparecem as primeiras referências à obra da ponte sobre o rio Pomba, em Santo Antônio de Pádua. Este documento tem grande valor informativo para aqueles que se dedicam à pesquisa histórica, pois o chefe do poder executivo, anualmente, dava contas ao legislativo de suas ações e projetos. Assim, Raul Veiga dizia na referida mensagem que:

No intuito de dar mais rápido tráfego pelas estradas existentes e como complemento natural do propósito do governo de facilitar o incremento dos nossos produtos agrícolas, tratei de movimentar a reconstrução das diversas pontes, pontilhões e obras diversas, reclamadas urgentemente em várias zonas do estado. Foram consideráveis os prejuízos causados pelas inundações que assolaram vários pontos do nosso território, determinando o aumento considerável da despesa, com as reparações indispensáveis.

⁶ Ver também FERREIRA (1989).

Como fica evidente, o início da obra está inserido em um contexto maior de obras patrocinadas pelo estado, que visavam melhorar a produtividade agrícola, principalmente através do escoamento da produção, e reparar diversas construções distribuídas pelos municípios, muitos deles ainda sofrendo com os estragos daquele chuvoso ano de 1917. Assim, na sessão “Obras autorizadas em 1919 e em andamento”, são listados como uma das ações do governo estadual os “Reparos da ponte sobre o rio Pomba, em Santo Antônio de Pádua”, orçados em 24:886\$862 (vinte e quatro contos, oitocentos e oitenta e seis mil, oitocentos e sessenta e dois réis)⁷. Como se vê, a obra ainda era considerada um reparo, e não propriamente uma construção nova. Além disso, ela se enquadra no critério de “obras autorizadas”, posto não ter ainda sido iniciada.

É o que se constata ao observamos uma nova carta publicada, no mesmo jornal do Distrito Federal e escrita pelo mesmo autor, no dia 4 de janeiro de 1920, ou seja, seis meses depois da mensagem de Raul Veiga: “A nossa ponte sobre o rio Pomba continua a aguardar o ‘remédio’ do governo do estado; uma nova enchente leva-nos a preciosa e indispensável passagem e... vai assim, até que um dia... a ponte cai. Em todo caso, o melhor é esperar e não desanimar” (O JORNAL, Rio de Janeiro, 4 jan. 1920. Telegramas e cartas dos estados, p. 8). Ainda no primeiro semestre deste ano, esse mesmo personagem – que infelizmente não assinava suas cartas, apenas subscrevia “do correspondente” – voltou a escrever ao jornal. Em abril, disse que:

O governo do estado ordenou o reparo na ponte sobre o rio Pomba, nesta cidade, cujo orçamento é ínfimo. [...] As nossas reclamações sempre valeram. [...] Muitas outras pessoas são de opinião que se faça nova ponte sobre o rio Pomba, construída de cimento armado. O governo poderá dar 100 contos de réis e o povo dará uns vinte (O JORNAL, Rio de Janeiro, 13 abr. 1920. Telegramas e cartas dos estados, p. 6).

Fica evidente que o valor não corresponde ao apresentado pelo presidente do estado, que era realmente menor, mas estava longe de ser ínfimo. Afirma também que a obra foi iniciada, em parte, por pressão da população, que considerava a obra como fundamental para a cidade e seu desenvolvimento, o que fortalece nossa hipótese há pouco levantada. Além disso, lança dois fatos novos. O primeiro, uma possível ajuda da população para o custeio da obra, o que não se confirmou. O segundo, uma mudança drástica em relação a todas as três pontes até então construídas e projetadas em Santo Antônio de Pádua: a madeira seria substituída pelo concreto armado. Dessa vez, a projeção publicada no jornal acima citado estava correta.

Ainda em 1920, no mês de agosto, Raul Veiga, como de praxe, envia uma nova Mensagem à Assembleia, mas, desta vez, lista mudanças significativas na construção da ponte. Informou aos deputados estaduais que “as obras públicas do estado tiveram

⁷ *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do estado do Rio de Janeiro no dia 1º de agosto de 1919 pelo presidente Dr. Raul de Moraes Veiga.*

incremento”, empregando em todo o Rio de Janeiro “sob a administração direta do estado 4.210 operários”, utilizando, ao total “os orçamentos aprovados [que] importam em 8.080:195\$225” (oito mil e oitenta contos, cento e noventa e cinco mil, duzentos e vinte e cinco réis). Desse valor, a agora intitulada “Construção da ponte sobre o rio Pomba, em Pádua” consumia 83:042\$915 (oitenta e três contos, quarenta e dois mil, novecentos e quinze réis). Ainda na mensagem à Assembleia, disse Raul Veiga que as obras do segundo distrito administrativo do estado⁸ “importam em 1.591:684\$592.” (mil e quinhentos e noventa e um contos, seiscentos e oitenta e quatro mil, quinhentos e noventa e dois réis). Dentre elas, o então presidente do estado ressaltou:

Várias obras de pontes estão sendo atacadas. Entre todas avulta a de Pádua sobre o rio Pomba de que já estão fazendo os pilares. O projeto consta de seis vãos de 30 metros de eixo a eixo de pilar, construídos por vigas de arco parabólico de concreto armado de estrado inferior e com a largura de cinco metros⁹.

Alguns pontos fundamentais saltam aos olhos quando comparamos as duas mensagens. O primeiro deles é que a futura ponte velha deixou de ser um conjunto de reparos em uma ponte já existente para tornar-se efetivamente a construção de uma ponte nova, no mesmo local. Em segundo lugar, o valor inicialmente orçado aumentou em aproximadamente 334%, o que é considerável, mas explicável, pois, como sabemos, uma construção necessita de mais recursos do que uma reforma. Por fim, já fica evidente que não era uma construção qualquer, pois o próprio Raul Veiga ressaltou-a em sua mensagem, classificando-a como uma obra de vulto, com especial destaque ao seu tamanho (“30 metros de eixo a eixo”), ao seu formato (“vigas de arco parabólico”), e à sua estrutura (“concreto armado de estrado inferior”). Este último elemento, fruto de uma pressão da população da cidade, como mostraram as cartas escritas por paduanos e publicadas na imprensa carioca. O mais marcante patrimônio urbano de Pádua começava a ganhar forma, assumir importância e consumir recursos. Muitos recursos.

Um ano depois, no terceiro ano de governo, Raul Veiga, novamente em mensagem à Assembleia, se refere à construção da ponte sobre o rio Pomba, que já tinha suas obras iniciadas¹⁰. Informou que nela “estão em execução os pilares de cantaria, dos quais dois se acham concluídos e três estão sendo atacados”. Além disso, disse que “os ferros para superestrutura que será de cimento armado e constituída por arcos

⁸ Nesse período, o estado do Rio de Janeiro era dividido em distritos, que organizavam a ação administrativa do estado e as disputas eleitorais, já que os deputados – estaduais e federais – lançavam suas candidaturas ligados a um dos distritos, podendo apenas receber os votos oriundos dos seus respectivos distritos. Segundo a *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do estado do Rio de Janeiro no dia 1º de agosto de 1919 pelo presidente Dr. Raul de Moraes Veiga*, o segundo distrito era formado pelos municípios de “Friburgo, Santana de Japuhya, Bom Jardim, Cantagalo, Itaocara, Duas Barras, Sumidouro, Carmo e Santo Antônio de Pádua.”

⁹ *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do estado do Rio de Janeiro no dia 1º de agosto de 1920 pelo presidente Dr. Raul de Moraes Veiga*.

¹⁰ Ao que parece, efetivamente as obras começaram no segundo semestre de 1920. Nosso missivista anônimo, mais uma vez, nos ajuda nessa hipótese, ao escrever, em novembro de 1920 que “continua com atividade o serviço da ponte de cimento armado sobre o rio Pomba nesta cidade.” (O JORNAL, Rio de Janeiro, 20 nov. 1920. Telegramas e cartas dos estados, p. 9).

parabólicos de 5 metros de flexa foram encomendados no estrangeiro e estão sendo agora retirados da alfândega.”. Pelos vários dados técnicos e pela importação do ferro, fica claro que a então nova ponte de Santo Antônio de Pádua vai se tornando cada vez maior e imponente. Seu orçamento neste ano alcançou a marca de 436:152\$978 (quatrocentos e trinta e seis contos, cento e cinquenta dois mil, novecentos e setenta e oito réis). Mais do que quintuplicou, se comparado ao último ano. Ela já era, sem sombra de dúvidas, a maior obra do município. Apenas para se ter a dimensão da obra, o mesmo documento aqui utilizado constatou que as “Obras de remodelação da instalação de água do grupo Dr. Ferreira da Luz, em Miracema, no município de Santo Antônio de Pádua” e a “Colocação de um portão de ferro na ponte de Pirapetinga, em Santo Antônio de Pádua” custaram, neste ano, respectivamente, 2:488\$301 (dois contos, quatrocentos e oitenta e oito mil, trezentos e um réis) e 1:733\$050 (um conto, setecentos e trinta e três mil e cinquenta réis)¹¹.

Em 1922, meses antes de sua inauguração, na última mensagem apresentada à Assembleia Legislativa durante seu mandato, como não poderia deixar de ser, Raul Veiga mais uma vez fala sobre a obra da ponte sobre o rio Pomba:

Esta ponte, cujo projeto foi organizado pelo escritório técnico da Diretoria de Obras, consta de seis vãos de 29 metros – em média – com cinco pilares de alvenaria de cantaria e dois encontros de alvenaria em “opuincertum” em uma extensão total de 180 metros. A superestrutura, toda de concreto armado com aço redondo, é constituída por vigas isoladas em arco parabólico e de estrado inferior, com a largura livre de 4,50 m, dotado de passeios laterais. A construção dos pilares foi feita administrativamente, tendo sido a construção da superestrutura entregue à firma Christiano & Nilsen. Já se acham moldados quatro vãos, estando assentes as fórmulas do quinto vão. A moldagem dos arcos deverá estar concluída até 15 de agosto próximo e as obras estarão terminadas em setembro imediato. É a obra mais importante do distrito¹².

Como se vê, houve algumas variações no projeto ao longo da obra, que estava cada vez mais próxima de estar concluída, e mais informações técnicas são apresentadas¹³. O valor orçado, mais uma vez, impressiona: 511:600\$421 (quinhentos e onze contos, seiscentos mil, quatrocentos e vinte e um réis). Em todo o ano de 1922, todas as obras

¹¹ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro no dia 1º de agosto de 1921 pelo presidente Dr. Raul de Moraes Veiga

¹² Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do estado do Rio de Janeiro no dia 1º de agosto de 1922 pelo presidente Dr. Raul de Moraes Veiga.

¹³ Podemos definir “Vãos” como espaços entre um pilar e outro; “Pilar de alvenaria de cantaria” como um termo técnico que vem perdendo a utilidade ao longo do tempo e que significa um pilar construído a partir da colocação de pedra sobre pedra; “Opuincertum” ou *opus incertum* como uma forma de aplicar a técnica de construção de paredes utilizada pelos romanos, assim denominada, dando-se a construção a partir da junção de pedras arredondadas com cimento; “Superestrutura” como toda estrutura situada acima do solo; “Concreto armado” como estruturas de concreto que possuem em seu interior armações feitas de aço; “Arco parabólico” como um vão em formato de arco; “Estrado” como uma estrutura plana construída acima do nível do chão. Nossos sinceros agradecimentos ao professor do *campus* Santo Antônio de Pádua do IFFluminense Rafael Picanço, Engenheiro Civil, pela colaboração no desenvolvimento desta nota.

públicas do município somadas computavam 630:891\$652 (seiscentos e trinta contos, oitocentos e noventa e um mil, seiscentos e cinquenta e dois réis), ou seja, a obra da ponte correspondia a aproximadamente 81% desse valor. Isso jogou o orçamento estadual destinado a Santo Antônio de Pádua para o alto, tornando-se o município o segundo em número de verbas, perdendo apenas para Cantagalo, onde o governo estadual investiu 1.075:993\$364 (mil e setenta e cinco contos, novecentos e noventa e três mil, trezentos e sessenta e quatro réis)¹⁴.

Sobre esses números, alguns pontos fundamentais precisam ser frisados. O primeiro deles é que, se comparado o valor inicial, de 1919, com o final, de 1922, ele aumentou aproximadamente 2.057%, o que corresponde a aproximadamente 21 vezes! Isso leva à segunda constatação: o governo de Raul Veiga investiu bastante em obras, o que em breve será explicado.

Em segundo lugar, é importante ressaltar que esse aumento, em parte, se explica pela relação entre o público e o privado na Primeira República, período no qual a política nacional ainda era fortemente paternalista e fundada nas relações pessoais, em detrimento a princípios republicanos. Heitor de Bustamente ajuda a fortalecer a compreensão desse aspecto ao afirmar que “a construção da atual ponte” se deu “segundo versão corrente, para satisfazer pedidos, que, com empenho lhe fez o juiz de direito da comarca Dr. Artur Vasco Itabaiana de Oliveira, seu parente e amigo íntimo” (BUSTAMANTE, 2014, p. 478). Ou seja, se as relações pessoais entre um eminente homem público do município e o presidente do estado não foram determinantes para a realização da obra, elas, certamente, influenciaram o crescente aumento de recursos.

Em terceiro lugar, intrinsecamente ligado à consideração anterior, esse volume de dinheiro constante e intenso ao longo dos anos também precisa ser entendido dentro de uma lógica pública que ainda carecia de fundamentos republicanos de participação cidadã e controle fiscal e público. Vale ressaltar que vivíamos em nossa história a comumente chamada política dos coronéis, na qual o poder era exercido por oligarquias locais de cada estado.

Essa influência é histórica e vem desde o século XIX, quando as pequenas elites agrárias detinham a maior parte do poder. Durante o Império “por todo o território se espraiavam sistemas autônomos de poder local ou privado, baseados na propriedade da terra e em vínculos patrimoniais, cuja dinâmica era independente da lógica do sistema político imperial”¹⁵. A proclamação da República não alterou esse quadro, pois consolidou ainda mais as oligarquias no poder, já que ela foi um movimento elitista apoiado pelas oligarquias agrárias que mantiveram a hegemonia econômica e política em suas províncias. Seguiu-se esse fortalecimento regional na Constituição de 1891, na qual foi estabelecido um princípio federalista de autonomia dos estados, inspirado no modelo norte-americano.

¹⁴ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do estado do Rio de Janeiro no dia 1º de agosto de 1922 pelo presidente Dr. Raul de Moraes Veiga. A mesma fonte está em jornal *O Fluminense*, 8 de agosto de 1922.

¹⁵ ABREU, Alzira Alves de (Coord.). Oligarquias. *Dicionário histórico-biográfico da Primeira República 1889-1930*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. Disponível em: <cpdoc.fgv.br>.

No entanto, foi no governo de Campos Sales (1898-1902) que as oligarquias dominantes nos estados ganharam maior força, assumindo uma aliança com a presidência da República. Essa aliança ficou conhecida como política dos coronéis, como eram chamados os influentes latifundiários do interior. Os estados, desse modo, alcançaram grande autonomia econômica e administrativa, podendo eleger os governadores, em muitos casos denominados presidentes, o que é essencial no entendimento da construção da ponte Raul Veiga em Santo Antônio de Pádua e da vinda do próprio presidente estadual à cidade.

Além disso, órgãos republicanos fundamentais como o Ministério Público e o Tribunal de Contas eram invenções recentes em nossa história, criados após a proclamação da República. De modo simplificado, ambos podem ser definidos como órgãos fiscalizadores dos deveres do Estado para as leis aprovadas e instauradas.

O Ministério Público tem como missão defender a ordem jurídica pelo olhar da sociedade, sendo fiel à Constituição. Ou seja, perante a justiça, ele é o advogado da lei, o fiscal de sua execução, o procurador dos interesses gerais e o promotor da ação pública contra todas as violações do direito. Surge também, ainda no Império, o Tribunal de Contas, que tem como missão apreciar todos os documentos econômicos do governo em qualquer âmbito ou instância de poder, sendo igualado ao Supremo Tribunal Federal (STF) quanto à autonomia de ação.¹⁶ Nessa relação entre o público e o privado nas relações entre Estado e sociedade no Brasil, segundo Angela de Castro Gomes:

Os inícios dos anos 20 são um momento de crítica contundente ao reduzido grau de governo do Estado republicano de então. Este, por sua fragilidade institucional, não havia conseguido um bom desempenho na tarefa de forçar os principais atores privados (as oligarquias) a cooperar, abandonando seus interesses mais particulares e imediatos em nome de horizontes de mais longo prazo e, por isso, mais gerais. Era essa fragilidade, expressa na consolidação e no funcionamento insuficientes de suas instituições políticas, que bloqueava a constituição de um verdadeiro espaço público para o qual se pudesse canalizar os conflitos privados, incorporando novos atores, mediante arranjos garantidos por uma autoridade centralizadora incontestável (GOMES, 2007, p. 510).

Quanto a essas considerações, mais uma vez Bustamante nos ajudar a pensar sobre esse ponto. Esse autor nos informa que o serviço foi “prejudicado grandemente na parte técnica”, pois “a ponte ficou sem largura, não dando, portanto, cruzamento a qualquer veículo – nem carroça de burro” (BUSTAMANTE, 2104, p. 426). Ou seja, quer seja por imperícia, quer seja por falta de probidade com o dinheiro público, a ponte Raul Veiga poderia ser bem maior.

Segundo Rita Amélia Serrão Piccinini, não há dúvidas: o que houve, segundo suas palavras, foi “desvio de verba ou o material teria sido superfaturado. Um escândalo!”

¹⁶ Sobre “Oligarquias”, “Política dos Governadores”, “Ministério Público” e o “Tribunal de Contas” ver Abreu (2015).

Segundo essa memorialista, grande parte do recurso destinado foi consumido de modo rápido e indevido logo na construção da primeira pilastra. Assim, como “não se poderia alterar o tamanho das pilastras, porque já havia uma construída e a ponte ficaria *aleijada*”, a solução encontrada foi “fazê-la mais estreita”, abandonando seu projeto original, que previa uma mão dupla para “veículos, carros de bois, carroças, ou charretes”, já que a ponte teria “8m de largura, 6m de leito, 2m de calçadas, [sendo] 1m de cada lado”. Conclui a autora, decepcionada: “era a corrupção grassando tanto ontem quanto hoje!” (PICCININI, 2005, p. 59).

No entanto, a despeito disso, o volume de dinheiro empregado é um indicativo forte da imponência da obra. Sem dúvidas, a ponte Raul Veiga, foi, na época de sua construção, uma obra monumental. Durante todo o decurso da obra, o cotidiano da cidade se alterou. Além dos trabalhadores enviados pela firma Christiano & Nilsen, “muita gente da cidade” foi contratada. Para a parte submersa das pilastras, foi utilizada uma moderna técnica para a época, no qual um operário ficava mergulhado no rio e “o ar entrava na roupa, enviado por um fole tocado à manivela”. Seu nome, o mergulhador escafandrista. Além disso:

Durante o tempo que durou a construção, o movimento da cidade se intensificou, aumentado não só pelos operários que ali trabalhavam, como pela vinda [...] [de aproximadamente] 100 soldados [...]. Os açougues, que matavam um boi por semana, passaram a matar quatro ou cinco. As padarias aumentaram a produção em quatro vezes mais e o comércio, em geral, ampliou as vendas devido ao consumo, principalmente de alimentos (PICCININI, 2005, p. 59-60).

O resultado ainda hoje se constata. A ponte Raul Veiga, com seus arcos em curva refletindo uma arquitetura moderna para a época, impressiona à primeira vista os visitantes de Santo Antônio de Pádua. Quer seja em pleno século XXI, quer seja nas primeiras décadas do século XX. É extremamente notória, nesse sentido, a matéria publicada pela revista *O Malho*, em 16 de dezembro de 1922, sobre a ponte. Essa revista era, durante a Primeira República, tão conceituada e conhecida quanto um programa televisivo no horário nobre da maior emissora do país. Ficou caracterizada por suas caricaturas, irônicas e carregadas de críticas à política nacional¹⁷.

Assim, em uma matéria ricamente ilustrada com fotografias, *O Malho* trazia a ponte Raul Veiga em suas páginas. Mais importante do que perceber as novas informações técnicas que apresenta é entender que a matéria é reveladora de como a

¹⁷ Ainda sobre *O Malho*, vale dizer que esta revista surgiu com o caricaturista Crispim do Amaral em 1902, que veio para o Brasil ao ser expulso da França, sua terra natal (inclusive, foi culpa de uma de suas caricaturas). A revista, também, inaugurou a fase na qual esse estilo de arte predominou, substituindo o desenho humorístico. Nesse período ela era conhecida por suas crônicas e as críticas ilustradas, mais tarde, ela incorporou a si o que ficou conhecido como “geração boêmia”, pessoas importantes ligadas ao grupo dos literatos do Rio de Janeiro. Até o final de sua circulação, em 1954, a revista *O Malho* passou por diversas situações políticas, como a oposição à candidatura de Rui Barbosa e mais tarde à Aliança Liberal. Posteriormente, esse último ponto foi crucial para seu caminho final. Ver “O Malho” em Abreu (2015).

obra era imponente e merecia grande destaque em uma das mais prestigiadas revistas do Distrito Federal:

[Entre] os melhoramentos que o ilustre presidente Raul Veiga tem inaugurado nos últimos dias de sua fecunda administração [...] merece especial destaque a grande ponte “Raul Veiga” [...], no florescente e rico município de Pádua. A ponte “Raul Veiga”, solidamente, é das maiores e mais modernas que servem ao desenvolvimento das comunicações entre diversos pontos do território fluminense. [...] Tão perfeito resultou o conjunto, que a sobrecarga suportada pela nova ponte admite 400 quilos de peso para cada metro quadrado. Pela enumeração apresentada, ressalta a importância dessa grande obra de engenharia brasileira e o empreendimento notável que acaba de emprestar ao Estado o presidente Raul Veiga¹⁸.

Tal obra, como não poderia deixar de ser, contou com retumbante inauguração. E é a partir desse evento que se vislumbra outro elemento explicativo fundamental para se entender o enorme volume de verba gasta para a construção da ponte Raul Veiga. Assim, os leitores do jornal *Correio da Manhã* se depararam com a seguinte notícia, em 6 de outubro de 1922:

O Dr. Raul Veiga, presidente do Estado do Rio de Janeiro, designou o dia 4 de novembro próximo para inaugurar o edifício da Escola Profissional Feminina, da cidade de Campos, a ponte de cimento armado sobre o rio Pomba, na cidade de Santo Antônio de Pádua, e bem assim o Grupo Escolar “Dr. Francisco Portela”, em Natividade, no município de Itaperuna, e o Grupo Escolar da cidade de São João da Barra¹⁹.

O próprio Raul Veiga viria, em pessoa, inaugurar a ponte que levaria seu nome. Vale observar que essa viagem não era exclusiva para a Santo Antônio de Pádua, mas o município fazia parte de um circuito maior de inaugurações, que, excetuando a ponte, era exclusivamente de escolas. E isso não era à toa.

4 O Centenário da Independência e a ponte Raul Veiga

Segundo Rodrigo Rosselini Julio Rodrigues, “entre os anos de 1916 e 1922 o estado do Rio vivenciou um importante movimento de criação de grupos escolares, que incluía a construção de prédios seguindo os preceitos pedagógicos e higiênicos da época” (RODRIGUES, 2014, p. 27). Isso está diretamente ligado a um contexto maior e comemorativo: o centenário da Independência do Brasil, em 1922. Tendo como guia

¹⁸ Revista *O Malho*, 16 de dezembro de 1922.

¹⁹ Jornal *Correio da Manhã*, 6 de outubro de 1922.

as reflexões de Rui Aniceto Nascimento Fernandes, Raul Veiga vinha planejando as comemorações desde 1920 e nesse empreendimento “a escola foi o ícone escolhido para simbolizar a obra do governo para as comemorações centenárias”, sendo “a educação [...] entendida como um elemento importante no seu projeto de restauração do lugar do estado no centenário nacional”. Desse modo, diversas escolas foram construídas dentro dos preceitos há pouco apresentados, sendo encaradas como verdadeiros monumentos, pois “intentava construir uma imagem de gestor moderno, preocupado com a realização de obras duradouras que ultrapassassem seu mandato administrativo e que perpetuassem na memória coletiva suas ações enquanto presidente de um estado que outrora fora a principal força política do país e que poderia voltar a ser” (FERNANDES, 2009, p. 64-66).

O Brasil todo estava envolvido com essas comemorações do Centenário da Independência:

O governo do presidente [da República] Epitácio Pessoa não poupou esforços nem recursos para fazê-lo. Mudou a face do Rio de Janeiro, então capital federal, para celebrar a data e sediar um importante evento a Exposição Universal do Rio de Janeiro. [...] O Rio de Janeiro, palco do espetáculo, deveria ser saneado e embelezado. [...] Em pouco tempo, [...] [começou-se a] executar um amplo programa de obras que previa, entre outras coisas, o desmonte do morro do Castelo. [...] O morro era considerado uma excrescência que deveria ser retirada do centro da cidade. Em seu lugar seriam construídos os pavilhões para a Exposição²⁰.

Como se vê, a cidade do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, sofreu diversas transformações para a Exposição Universal, evento com grandes números, de pessoas e de mudanças:

A Exposição era enorme para os padrões brasileiros. O visitante percorria 2.500 metros entre pavilhões descritos pela imprensa como “deslumbrantes monumentos arquitetônicos”. A entrada principal ficava na avenida Rio Branco. Foi construída uma “porta monumental” de 33 metros de altura. Na avenida das Nações se alinhavam os palácios e representações estrangeiras. Mais adiante, avistava-se a praça na qual se erigiam os palácios brasileiros, considerados “monumentos majestosos de nossa riqueza e de nossa capacidade de trabalho”. Foram erguidos 15 pavilhões estrangeiros. Na área nacional havia os palácios de festas, dos estados, da música, das diversões, da caça e pesca e muitos outros. Alguns desses prédios ainda podem ser vistos nos dias de hoje. A Exposição Universal durou até abril de 1923, e o número de expositores chegou a dez mil²¹.

²⁰ Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos20/CentenarioIndependencia>>. Acesso em: 18 jul. 2016.

²¹ Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos20/CentenarioIndependencia/ExposicaoUniversalRJ>>. Acesso em: 18 jul. de 2016.

Ou seja, o que se quer defender aqui, ao apresentar a importância de tal evento para a história e a política nacionais, é que a construção da ponte Raul Veiga está inserida no contexto de comemorações fluminenses do Centenário da Independência do Brasil, em 1922. No caso do estado do Rio de Janeiro, além das escolas, como já apresentado, Raul Veiga também investiu em “monumentos de pedra e cal” (FERNANDES, 2009, p. 66), o que é fundamental para entender o enorme volume de dinheiro empregado em sua construção, assim como, igualmente, ter a ponte de Santo Antônio de Pádua recebido seu nome. As verbas destinadas também ilustravam a “pressa em concluir a ponte”, pois o presidente estadual “queria inaugurá-la [...] [como] parte ainda das comemorações do Centenário da Independência do Brasil.” (PICCININI, 2005, p. 60).

Além de escolas e grande obras – caso da ponte sobre o rio Pomba – Raul Veiga investiu também na publicação de um belo material de divulgação do estado, sugestivamente intitulado *Centenário da Independência do Brasil – Álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922*. Neste álbum, cada município era descrito, com detalhadas informações, apresentando igualmente os balanços das obras realizadas pelo presidente estadual, construindo “a imagem de um estado onde a geografia conferia condições propícias ao desenvolvimento e que o concerto das 48 municipalidades caminhava em um mesmo rumo: a pujança fluminense” (FERNANDES, 2009, p. 72). Assim, como não poderia deixar de ser, na parte destinada a Santo Antônio de Pádua, nossa ponte aparece, com destaque: “O atual governo mandou construir, ligando as duas margens do rio Pomba, uma bela ponte de cimento armado, importante melhoramento desde muitos anos aspirado pela florescente cidade do Norte do Estado”²².

Inegavelmente a construção da ponte Raul Veiga fez parte das comemorações fluminenses do centenário da Independência. A presença do próprio Raul Veiga em Pádua, para inaugurar a ponte que foi batizada com seu nome, reforça como tal obra foi monumental e teve enorme importância política. A inauguração, assim como a própria construção, eram “parte dos festejos em comemoração do Centenário da Independência do Brasil, comemorada em todo o país, ele [Raul Veiga] fez questão de vir entregar a Pádua, pessoalmente, esta grandiosa obra [...], em meio a uma festa espetacular” (PICCININI, 2005, p. 62). Espetacular é um adjetivo que define bem esses festejos, como se pode ver nesta longa, mas importante, citação:

[Na] data da inauguração da ponte²³, a cidade amanheceu em festa. As bandas musicais, Lira de Arion e Lira Euterpe Paduense, em alvorada, acordaram os felizes paduanos [...]. Os festejos prosseguiram com a recepção do Presidente do Estado, chegando em trem especial, ao som das bandas de música e muitos fogos,

²² *Centenário da Independência do Brasil – Álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922*. S.l.: s.n., 1922. p. 125-126.

²³ A maioria dos memorialistas de Santo Antônio de Pádua defende o dia de 12 de outubro de 1922 como a data da inauguração da ponte, com a presença de Raul Veiga. Esta é a mesma data que está na placa ainda presente na ponte, como relatado nas primeiras páginas deste texto. No entanto, o jornal *Correio da Manhã*, conforme apresentado há pouco, diz que apenas em novembro o presidente do Estado realizou a inauguração. Temos como hipótese que em outubro a ponte foi efetivamente entregue à cidade, com sua obra concluída, mas a inauguração oficial só ocorreu no mês seguinte, como apontou a imprensa da época.

seguindo acompanhado do povo, ao centro da cidade para assistir, na antiga Matriz de Santo Antônio de Pádua, Missa em Ação de Graças. [...] Depois de um descanso do Presidente, houve um coquetel na ponte. Antes de se servir o coquetel, foi descerrada, sob aplausos, música e fogos, a placa de bronze colocada na primeira viga do primeiro arco da entrada, à margem esquerda, com a data da inauguração e o nome da ponte [...]. Era o agradecimento eterno do povo paduano por aquela dádiva tão útil quanto linda, a ponte em arcos que daria para sempre a Pádua a beleza de cartão postal. Os seis arcos foram enfeitados com arcos de bambu gigante de um lado ao outro por cima do piso e bandeirinhas de papel colorido em diversas cores. No centro do piso dos primeiros vãos, na entrada pela margem esquerda, foi montada com cavaletes uma mesa enorme coberta de toalhas brancas, com jarras de flores. Nesta mesa foi servido o coquetel com muitos salgados, regado a vinho e cerveja. O brinde foi dado com Champagne. [...] Depois do banquete no Hotel Braga, à tarde, o presidente voltou à capital, Niterói. E à noite, também no Hotel Braga, fechando os festejos, daquele dia memorável, houve um grandioso baile (PICCININI, 2005, p. 61).

Oswaldo Ribeiro, outro memorialista da cidade, nos dá mais informações relevantes sobre esse grandioso evento. Diz esse autor que não só a obra, mas o que “ele [Raul Veiga] dizia no dia da inauguração” tornou o evento memorável. Sobre os festejos, cotejando as diversas memórias, fica evidente uma segregação. Enquanto a população em geral participou da recepção a Raul Veiga e da missa, os banquetes e brindes ficaram restritos a “um verdadeiro desfile de personalidades da sociedade de Pádua”, já que o baile “foi oferecido pelo presidente do Paço Municipal e seus componentes” (RIBEIRO, 1999, p. 101).

Infelizmente não sabemos as palavras ditas pelo presidente estadual que tanto marcaram a população, assim como não temos como saber o teor dos discursos e das conversas que ocorreram na recepção oferecida no hotel. No entanto, um assunto era certo: política. Isso já é denunciado tanto pelos organizadores do evento quanto pelos presentes, mas o ano de 1922 seria especialmente marcado por importantes acontecimentos políticos.

5 Turbulências políticas em 1922

O peso que os 100 anos da Independência do Brasil carregavam em 1922 estava para além do campo político. Acompanhando os eventos mais marcantes no país, mês a mês, é possível perceber muitas concepções, projetos e disputas que explicam o contexto e a própria construção da ponte Raul Veiga.

Em fevereiro de 1922, o ano começa com um dos mais importantes eventos culturais do país: a Semana de Arte Moderna. Entre os dias 13 e 17 desse mês uma série de artistas e intelectuais se reúnem no Teatro Municipal de São Paulo para apresentar novas concepções acerca das artes nacionais.

A Semana de Arte Moderna, pode-se dizer, veio nas bagagens trazidas da Europa pós-Primeira Guerra Mundial (1914-1918) pelos intelectuais brasileiros que passavam temporadas no velho continente, entrando em contato com as ideias inovadoras que circulam por lá, como o dadaísmo e o cubismo, por exemplo. Nas duas primeiras décadas do século XX, também, os imigrantes e as populações rurais vinham para as cidades e um novo ar político, social e cultural se manifestava. A área urbana brasileira ganhava um novo rosto das culturas populares e causava estranheza à burguesia. As obras da Semana de Arte Moderna foram além da arte musical ou da arte em quadros e esculturas, ganhando desdobramentos e novas interpretações ao longo dos anos. Depois desta semana de fevereiro, a concepção da arte brasileira nunca mais seria a mesma.

As páginas dos jornais ainda ecoavam os aplausos e vaias daquele surpreendente encontro de artistas e intelectuais quando o Brasil mais uma vez ia às urnas para escolher um novo presidente da República. A eleição estava marcada para 1º de março de 1922, mas a disputada campanha – uma das mais acirradas da Primeira República – começara ainda em 1921, quando Nilo Peçanha, ex-presidente do Estado do Rio e líder político de Raul Veiga, lançou sua Reação Republicana.

A Reação Republicana foi uma campanha extremamente ousada que propunha uma reforma na política nacional. As reformas que defendia se baseavam essencialmente no reequilíbrio dos três poderes, já que o poder Executivo, nessa época, tinha mais autonomia do que o Judiciário e o Legislativo, que precisavam de mais força no cenário político. Essas reformas propostas iam contra a oligarquia e a política cafeeiras presentes no Brasil na década de 1920. Por essas medidas, e outras que também defendiam, a Reação Republicana ganhou amplas simpatias e adesões entre os militares.

A campanha de Nilo Peçanha foi muito grande, com diversas viagens pelo interior brasileiro a fim de divulgar propagandas, fazer comícios ou distribuir brindes. Foi uma campanha muito intensa, mas não foi o suficiente para vencer a máquina oligárquica brasileira, concentrada na eleição do mineiro Artur Bernardes. Bernardes venceu Peçanha com mais de cem mil votos de vantagem, e tomaria posse do Palácio do Catete – sede da presidência da República – em 15 de novembro seguinte.

No entanto, com a vitória de Artur Bernardes, a turbulência ganhou contornos mais dramáticos com a revolta tenentista, ocorrida em 5 de julho de 1922. A revolta tenentista foi, em linhas gerais, um movimento político-militar organizado por oficiais de baixa patente, não necessariamente tenentes, do Exército Brasileiro. Eles tinham como tema central de sua revolução a busca por princípios básicos da república que não estavam sendo atendidos. Podemos ressaltar, por exemplo: o voto secreto; o combate à corrupção administrativa e à fraude eleitoral; uma verdadeira representação política; a liberdade de imprensa e de pensamento; o reestabelecimento do equilíbrio dos três poderes, com a limitação das atribuições do Poder Executivo, a ampliação da autonomia do Poder Judiciário e a moralização do Poder Legislativo; a centralização do Estado; e a correção dos excessos da descentralização federativa. Para alcançar esses objetivos, os militares buscavam apoio entre a população, porém os civis,

mesmo compartilhando de muitos ideais defendidos pelos tenentes, não se mobilizaram nem mesmo se engajaram no processo, levando-o ao fracasso eminente.

Os tenentes tinham como ação imediata impedir que Artur Bernardes assumisse a Presidência da República, ou seja, assumiram uma postura favorável à candidatura de Nilo Peçanha com a Reação Republicana. Entretanto, oficialmente, Artur Bernardes chegou ao poder de maneira legítima – mesmo com toda a corrupção eleitoral do período – ganhando de Nilo Peçanha. Os militares não aceitaram essa vitória e articulavam um movimento que consideravam revolucionário.

Ele eclodiu em 5 de julho, tendo como principal epicentro o Forte de Copacabana, onde apenas 18 militares marcharam pelas calçadas do famoso bairro carioca. Os militares foram reprimidos de modo violento pelas forças do governo, em um combate que resultou em cinco mortes e vários feridos. A partir desse evento, ainda no mesmo dia 5 de julho, o então presidente Epitácio Pessoa decretou estado de sítio em todo o Brasil, dispositivo político que ampliava os poderes do executivo e limitava os direitos dos cidadãos. Isso facilitava o combate ostensivo às oposições²⁴.

Foi sob a ordenação imposta pelo estado de sítio que, em 9 de julho de 1922 – ou seja, 96 horas depois do movimento tenentista –, foram realizadas as eleições para presidente do Estado do Rio. Concorreram Raul Fernandes, candidato da situação apoiado por Raul Veiga, e Feliciano Sodré, da oposição ao “nilismo”. Ainda naquele mês seriam reconhecidos os deputados estaduais eleitos em dezembro de 1921. Cabia ao presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ) “nomear a Comissão de Verificação de Poderes, que evidentemente, seguindo a regra consagrada na política oligárquica, iria reconhecer apenas os candidatos ‘nilistas’”. Mas os membros da oposição, sentindo-se fortes devido à derrota de Peçanha no cenário nacional, “pretendiam comparecer às seções preparatórias da instalação da Assembleia e se rebelar contra essa regra”. Com tropas na ALERJ para impedir sua entrada, os deputados opositoristas se reuniram na “Câmara Municipal de Niterói, controlada por elementos seus aliados, constituindo-se igualmente como Poder Legislativo. Instalava-se assim a duplicata de assembleias, o que tornava mais concreto o perigo da dualidade de governo, já que o reconhecimento do presidente do estado era de competência do Legislativo estadual” (FERREIRA, 1989, p. 267-268).

O resultado dessa disputa entre assembleias “nilista” e “antinilista” só seria resolvido em 31 de dezembro, quando o novo presidente estadual fosse reconhecido pela ALERJ, independente de qual delas fosse. Como o jogo político da Primeira República era sórdido, mas nada escondido, todos sabiam que dependendo da Assembleia a ter o reconhecimento federal, estava “eleito” o novo presidente estadual: Raul Fernandes, se o Catete apoiasse os “nilistas”, ou Feliciano Sodré, se confirmada a força da oposição.

O que se quer defender ao apresentar esses fatos dentro de uma sequência cronológica é que:

²⁴ Sobre “Semana de Arte Moderna”, “Reação Republicana” e “Revolta de 5 de julho de 1922” ver Abreu (2015).

O ano de 1922, em especial, aglutinou uma sucessão de eventos que mudaram de forma significativa o panorama político e cultural do país. A Semana de Arte Moderna, a criação do Partido Comunista do Brasil (PCB), o movimento tenentista, a criação do Centro Dom Vital, a comemoração do Centenário da Independência e a própria sucessão presidencial de 1922 foram indicadores importantes dos novos ventos que sopravam, colocando em questão os padrões culturais e políticos da Primeira República²⁵.

Ou seja, quando Raul Fernandes esteve em Santo Antônio de Pádua, inaugurando a ponte que levou seu nome em outubro de 1922, ele estava, sobretudo, fazendo política, buscando apoio no interior do estado para os “nilistas”. A própria construção da ponte com suas suntuosas verbas também deve considerar essa lógica política. Uma figura chave seria o “presidente do Paço Municipal” – organizador do banquete de inauguração da ponte – Armando de Rezende Campello, primeiro prefeito municipal de Santo Antônio de Pádua eleito pelo voto popular.

No mesmo 9 de julho de 1922, quando ocorreram as eleições para presidente estadual, “realizaram-se pela primeira vez eleições gerais para prefeito em todos os municípios do Estado do Rio” (FERREIRA, 1989, p. 266). A eleição de Armando Campello, tido como de “alta consideração do eminente chefe Dr. Nilo Peçanha”, também estava sendo contestada por seu opositor, Antônio Soares Izaguirre (RIBEIRO, 1999, p. 129-130). Como se vê, 1922, ano de fundação do mais importante patrimônio histórico e cultural de Santo Antônio de Pádua, foi realmente um ano cheio de contendas políticas municipais, estaduais e federais para serem conversadas. Enquanto as “personalidades da sociedade de Pádua” brindavam a inauguração de sua ponte, muitos assuntos políticos foram debatidos e acordos firmados. No entanto, o poder dos nilistas que orbitavam em torno de Raul Veiga e Nilo Peçanha estava com os dias contados.

Os resultados dessas disputas estão todos interligados. Artur Bernardes tomou posse no Palácio do Catete em 15 de novembro de 1922, mais ou menos na mesma época da passagem de Raul Veiga por Santo Antônio de Pádua. Em 10 de janeiro de 1923, Bernardes decretou intervenção federal no estado do Rio de Janeiro, anulou todas as eleições legislativas, estaduais e municipais e “nomeou novas autoridades policiais, juízes e escrivães de paz para o interior do estado, com clara intenção de dismantelar o poderio “nilista” nos municípios” (FERREIRA, 1989, p. 275). Em outubro, Feliciano Sodré foi eleito presidente do estado e em Santo Antônio de Pádua, com a deposição de Armando Campello, Alberto Vaz de Aquino elegeu-se prefeito em 1924, administrando a cidade pelos três anos seguintes.

²⁵ ABREU, Alzira Alves de (Coord.). *Reação Republicana. Dicionário histórico-biográfico da Primeira República 1889-1930*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. Disponível em: <cpdoc.fgv.br>.

De 1922 até 1930, quando Getúlio Vargas chegou ao poder, efetivamente os “nilistas” estavam fora do jogo político, quer fluminense, quer nacional. Desse modo, a ponte Raul Veiga, símbolo arquitetônico de Santo Antônio de Pádua, foi uma das últimas construções “nilistas” de todo o estado do Rio de Janeiro.

Referências

ABREU, Alzira Alves de (Coord.). *Dicionário histórico-biográfico da Primeira República 1889-1930*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. Disponível em: <cpdoc.fgv.br>. Acesso em: 2017.

_____; PAULA, Christiane Jalles de (Coord.). *Dicionário da política republicana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2014.

BUSTAMANTE, Heitor de. *Sertões dos Puris: História do Município de Santo Antônio de Pádua*. Edição da Academia Paduana de Letras, Artes e Ciências (APLAC), 2014. 1ª edição de 1971.

CENTENÁRIO da Independência do Brasil: Álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922. [S.l.: s.n.], 1922.

FERNANDES, Rui Aniceto Nascimento. *Historiografia e a identidade fluminense: a escrita da história e os usos do passado no Estado do Rio de Janeiro entre as décadas de 1930 e 1950*. 2009. 272f. Tese (Doutorado em História Social da Cultura) – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. PUC, Rio de Janeiro, 2009.

FERREIRA, Marieta de Moraes (Coord.). *A República na velha província*. Rio de Janeiro: Rio Fundo Editora, 1989.

GOMES, Ângela de Castro. A política brasileira em busca da modernidade: na fronteira entre o público e o privado. In: NOVAIS, Fernando. (Dir.) *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. v.4: Contrastes da intimidade contemporânea.

PICCININI, Rita Amélia Serrão. *A Casa da Águia: crônicas paduanas*. Santo Antônio de Pádua, 2005.

RIBEIRO, Oswaldo. *História de Santo Antônio de Pádua*. Niterói, RJ, 1999.

RODRIGUES, Rodrigo Rosselini Julio. *Formando os cidadãos fluminenses: república e escola primária no município de Campos/RJ (1893-1931)*. 2014. 330f. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) – Centro de Ciências do Homem, Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF), Campos dos Goytacazes, 2014.

Artigo recebido em: 9 dez. 2016

Aceito para publicação em: 18 ago. 2017